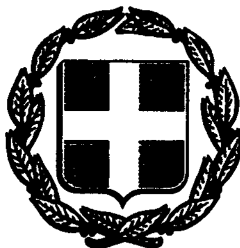


ΕΦΗΜΕΡΙΣ ΤΗΣ ΚΥΒΕΡΝΗΣΕΩΣ
ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ

ΑΘΗΝΑ 29 ΦΕΒΡΟΥΑΡΙΟΥ 1988	ΤΕΥΧΟΣ ΠΡΩΤΟ	ΑΡΙΘΜΟΣ ΦΥΛΛΟΥ 37

ΝΟΜΟΣ ΥΠ' ΑΡΙΘ. 1757

Κύρωση της Διεθνούς Σύμβασης για ασφαλή εμπορευματοκιβώτια και άλλες διατάξεις.

Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ
ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ

Εκδίδομε τον ακόλουθο νόμο που ψήφισε η Βουλή:

Άρθρο πρώτο.
Κύρωση.

1. Κυρώνεται και έχει την ισχύ που ορίζει το άρθρο 28 παράγραφος 1 του Συντάγματος η «Διεθνής Σύμβαση για ασφαλή εμπορευματοκιβώτια», που υπογράφηκε στη Γενεύη στις 2 Δεκεμβρίου 1972 μαζί με τα Παραρτήματά της I και II, όπως τροποποιήθηκαν από την Επιτροπή Ναυτικής Ασφάλειας του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού (I.M.O.) στο Λονδίνο στις 2 Απριλίου 1981 και 13 Ιουνίου 1983.

2. Τα κείμενα της Σύμβασης αυτής και των Παραρτημάτων, όπως έχουν τροποποιηθεί, σε πρωτότυπο στην αγγλική και σε μετάφραση στην ελληνική γλώσσα έχουν ως εξής:

INTERNATIONAL CONVENTION FOR SAFE CONTAINERS (CSC)

Preamble

THE CONTRACTING PARTIES,

RECOGNIZING the need to maintain a high level of safety of human life in the handling, stacking and transporting of containers,

MINDFUL of the need to facilitate international container transport,

RECOGNIZING, in this context, the advandages of formalizing common international safety requirements,

CONSIDERING that this end may best be achieved by the conclusion of a Convention,

HAVE DECIDED to formalize structural requirements to ensure safety in the handling, stacking and transporting of containers in the course of normal operations, and to this end

HAVE AGREED as follows :

Article I

General Obligation under the present Convention

The Contractings Parties undertake to give effect to the provisions of the present Convention and the Annexes hereto, which shall constitute an integral part of the present Convention.

Article II

Definitions

For the purpose of the present Convention, unless expressly provided otherwise :

1. «Container» means an article of transport equipment :

(a) of a permanent character and accordingly strong enough to be suitable for repeated use ;

(b) specially designed to facilitate the transport of goods, by one or more modes of transport, without intermediate reloading ;

(c) designed to be secured and/or readily handled, having corner fittings for these purposes ;

(d) of a size such that the area enclosed by the four outer bottom corners is either :

(i) at least 14 sq.m. (150 sq.ft.) or

(ii) at least 7 sq.m. (75 sq.ft.) if it is fitted with top corner fittings ;

the term «container» includes neither vehicles nor packaging ; however, containers when carried on chassis are included.

2. «Corner fittings» means an arrangement of apertures and faces at the top and/or bottom of a container for the purposes of handling, stacking and/or securing.

3. «Administration» means the Government of a Contracting Party under whose authority containers are approved.

4. «Approved» means approved by the Administration.

5. «Approval» means the decision by an Administration that a design type or a container is safe within the terms of the present Convention.

6. «International transport» means transport between points of departure and destination situated in the territory of two countries to at least one of which the present Convention applies. The present Convention shall also apply when part of a transport operation between two countries takes place in the territory of a country to which the present Convention applies.

7. «Cargo means any goods, wares, merchandise and articles of every kind whatsoever carried in the containers.

8. «New container» means a container the construction of which was commensed on or after the date of entry into force of the present Convention.

9. «Existing container» means a container which is not a new container.

10. «Owner» means the owner as provided for under the national law of the Contracting Party or the lessee or bailee, if an agreement between the parties provides for the exercise of the owner's responsibility for maintenance and examination of the container by such lessee or bailee.

11. «Type of container» means the design type approved by the Administration.

12. «Type–series container» means any container manufactured in accordance with the approved design type.

13. «Prototype» means a container representative of those manufactured or to be manufactured in a design type series.

14. «Maximum Operating Gross Weight or Rating» or «R» means the maximum allowable combined weight of the container and its cargo.

15. «Tare Weight» means the weight of the empty container including permanently affixed ancillary equipment.

16. «Maximum Permissible Payload» or «P» means the difference between maximum operating gross weight or rating and tare weignt.

Article III

Application

1. The present Convention applies to new and existing containers used in international transport, excluding containers specially designed for air transport.

2. Every new container shall be approved in accordance with the provisions either for type–testing or for individual testing as contained in Annex I.

3. Every existing container shall be approved in accordance with the relevant provisions for approval of existing containers set out in Annex I within 5 years from the date of entry into force of the present Convention.

Article IV

Testing, Inspection, Approval and Maintenance

1. For the enforcement of the provisions in Annex I every Administration shall establish an effective procedure for the testing, inspection and approval of containers in accordance with the criteria established in the present Convention, provided however that an Administration may entrust such testing, inspection and approval to organisations duly authorized by it.

2. An Administration which entrusts such testing, inspection and approval to an organisation shall inform the Secretary - General of the Inter - Governmental Maritime Consultative Organisation (hereinafter referred to as «the Organization») for communication to Contracting Parties.

3. Application for approval may be made to the Administration of any Contracting Party.

4. Every container shall be maintained in a safe condition in accordance with the provisions of Annex I.

5. If an approved container does not in fact comply with the requirements of Annexes I and II the Administration concerned shall take such steps as it deems necessary to bring the container into compliance with such requirements or to withdraw the approval.

Article V

Acceptance of Approval

1. Approval under the authority of a Contracting Party, granted under the terms of the present Convention, shall be accepted by the other Contracting Parties for all purposes covered by the present Convention. It shall be regarded by the other Contracting Parties as having the same force as an approval issued by them.

2. A Contracting Party shall not impose any other structural safety requirements or tests on containers covered by the present Convention, provided however that nothing in the present Convention shall preclude the application of provisions of national regulations or legislation or of international agreements, prescribing additional structural safety requirements or tests for containers specially designed for the transport of dangerous goods, or for those features unique to containers carrying bulk liquids or for containers when carried by air. The term «dangerous goods», shall have that meaning assigned to it by international agreements.

Article VI

Control

1. Every container which has been approved under article III shall be subject to control in the territory of the Contracting Parties by officers duly authorized by such Contracting Parties. This control shall be limited to verifying that the container carries a valid Safety Approval Plate as required by the present Convention, unless there is significant evidence for believing that the condition of the container is such as to create an obvious risk to safety. In that case the officer carrying out the control shall only exercise it in so far as it may be necessary to ensure that the container is restored to a safe condition before it continues in service.

2. Where the container appears to have become unsafe as a result of a defect which may have existed when the container was approved, the Administration responsible for that approval shall be informed by the Contracting Party which detected the defect.

Article VII

Signature, ratification, acceptance, approval and accession

1. The present Convention shall be open for signature until 15 January 1973 at the Office of the United Nations at Geneva and subsequently from 1 February 1973 until 31 December 1973 inclusive at the Headquarters of the Organisation at London by all States Members of the United Nations or Members of any of the Specialized Agencies or the International Atomic Energy Agency or Partie to the Statute of the International Court of Justice, and by any other State invited by the General Assembly of the United Nations to become a Party to the present Convention.

2. The present Convention is subject to ratification, acceptance or approval by States which have signed it.

3. The present Convention shall remain open for accession by any State referred to in paragraph 1.

4. Instruments of ratification, acceptance, approval or accession shall be deposited with the Secretary - General of the Organization (hereinafter referred to as «the Secretary - General»).

Article VIII.

Entry into force

1. The present Convention shall enter into force twelve months from the date of the deposit of the tenth instrument of ratification, acceptance, approval or accession.

2. For each State ratifying, accepting, approving or acceding to the present Convention after the deposit of the tenth instrument of ratification, acceptance, approval or accession the present Convention shall enter into force twelve months after the date of the deposit by such State of its instrument of ratification, acceptance, approval or accession.

3. Any State which becomes a Party to the present Convention after the entry into force of an amendment shall, failing an expression of a different intention by that State,

a) be considered as a Party to the Convention as amended ; and

b) be considered as a Party to the unamended Convention in relation to any Party to the Convention not bound by the amendment.

Article IX.

Procedure for amending any part or parts of the present Convention.

1. The present Convention may be amended upon the proposal of a Contracting Party by any of the procedures specified in this article.

2. Amendment after consideration in the Organization :

a) Upon the repuest of a Contracting Party, any amendment proposed by it to the present Convention shall be considered in the Organization. If adopted by a majority of two-thirds of these present and voting in the Maritime Safety Committee of the Organization, to which all Contracting Parties shall have been invited to participate and vote, such amendment shall be communicated to all Members of the Organization and all Contracting Parties at least six months prior to its consideration by the Assembly of the Organization. Any Contracting Party which is not a Member of the Organization shall be entitled to participate and vote when the amendment is considered by the Assembly.

b) If adopted by a two-thirds majority of those present and voting in the Assembly, and if such majority includes a two-thirds majority of the Contracting Parties present and voting, the amendment shall be communicated by the Secretary-General to all Contracting Parties for their acceptance.

c) Such amendment shall come into force twelve months after the date on which it is accepted by two-thirds of the Contracting Parties. The amendment shall come into force with respect to all Contracting Parties except those which, before it comes into force, make a declaration that they do not accept the amendment.

3. Amendment by a Conference:

Upon the request of a Contracting Party, concurred in by at least one-third of the Contracting Parties, a Conference to which the States referred to in article VII shall be invited will be convened by the Secretary — General.

Article X.

Special procedure for amending the Annexes

1. Any amendment to the Annexes proposed by a Contracting Party shall be considered in the Organization at the request of that Party.

2. If adopted by a two-thirds majority of those, present and voting in the maritime Safety Committee of the Organization to which all Contracting Parties shall have been invited to participate and to vote, and if such majority includes a two-thirds majority of the Contracting Parties present and voting, such amendment shall be communicated by the Secretary-General to all Contracting Parties for their acceptance.

3. Such an amendment shall enter into force on a date to be determined by the Maritime Safety Committee at the time of its adoption unless, by a prior date determined by the Maritime Safety Committee at the same time, one-fifth or five of the Contracting Parties, whichever number is less, notify the Secretary-General of their objection to the amendment. Determination by the Maritime Safety Committee of the dates referred to in this paragraph shall be by a two-thirds majority of those present and voting, which majority shall include a two-thirds majority of the Contracting Parties present and voting.

4. On entry into force any amendment shall, for all Contracting Parties which have not objected to the amendment, replace and supersede any previous provision to which the amendment refers ; an objection made by a Contracting Party shall not be binding on other Contracting Parties as to acceptance of containers to which the present Convention applies.

5. The Secretary-General, shall inform all Contracting Parties and Members of the Organization of any request and communication under this article and the date on which any amendment enters into force.

6. Where a proposed amendment to the Annexes has been considered but not adopted by the Maritime Safety Committee, any Contracting Party may request the convening of a Conference to which the States referred to in article VII shall be invited. Upon receipt of notification of concurrence by at least one-third of the other Contracting Parties such a Conference shall be convened by the Secretary-General to consider amendments to the Annexes.

Article XI.

Denunciation

1. Any Contracting Party may denounce the present Convention by effecting the deposit of an instrument with the Secretary-General. The denunciation shall take effect one year from the date of such deposit with the Secretary-General.

2. A Contracting Party which has communicated an objection to an amendment to the Annexes may denounce the present Convention and such denunciation shall take effect on the date of entry into force of such an amendment.

Article XII.

Termination.

The present Convention shall cease to be in force if the number of Contracting Parties is less than five for any period of twelve consecutive months.

Article XIII.

Settlement of Disputes.

1. Any dispute between two or more Contracting Parties concerning the interpretation or application of the present Convention which cannot be settled by negotiation or other means of settlement shall, at the request of one of them, be referred to an arbitration tribunal composed as follows : each party to the dispute shall appoint an arbitrator and these two arbitrators shall appoint a third arbitrator, who shall be the Chairman. If, three months after receipt of a request, one of the parties has failed to appoint an arbitrator or if the arbitrators have failed to elect the Chairman, any of the parties may request the Secretary - General to appoint an arbitrator or the Chairman of the arbitration tribunal.

2. The decision of the arbitration tribunal established under the provisions of paragraph 1 shall be binding on the parties to the dispute.

3. The arbitration tribunal shall determine its own rules of procedure.

4. Decisions of the arbitration tribunal, both a[s to] its procedure and its place of meeting and as to any controversy laid before it, shall be taken by majority vote.

5. Any controversy which may arise between the parties to the dispute as regards the interpretation and execution of the award may be submitted by any of the parties for judgment to the arbitration tribunal which made the award.

Article XIV

Reservations

1. Reservations to the present Convention shall be permitted, excepting those relating to the provisions of articles I - VI, XIII, the present article and the Annexes, on condition that such reservations are communicated in writing and, if communicated before the instrument of ratification, acceptance, approval or accession, are confirmed in that instrument. The Secretary-General shall communicate such reservations to all States referred to in article VII.

2. Any reservations made in accordance with paragraph 1 :

a) modifies for the Contracting Party which made the reservation the provisions of the present Convention to which the reservation relates to the extent of the reservation ; and

b) modifies those provisions to the same extent for the other Contracting Parties in their relations with the Contracting Party which entered the reservation.

3. Any Contracting Party which has formulated a reservation under paragraph 1 may withdraw it at any time by notification to the Secretary-General.

Article XV

Notification

In addition to the notifications and communications provided for in articles IX, X and XIV, the Secretary-General shall notify all the States referred to in article VII of the following :

a) signatures, ratifications, acceptances, approvals and accessions under article VII ;

b) the dates of entry into force of the present Convention in accordance with article VIII ;

c) the date of entry into force of amendments to the present Convention in accordance with articles IX and X ;

d) denunciations under article XI ;

e) the termination of the present Convention under article XII ;

Article XVI.

Authentic texts.

The original of the present Convention, of which the Chinese, English, French, Russian and Spanish texts are equally authentic, shall be deposited with the Secretary-General, who shall communicate certified true copies to all States referred to in article VII.

In WITNESS WHEREOF the undersigned Plenipotentiaries, being duly authorized thereto by their respective Governments, have signed the present Convention.

DONE at Geneva this second day of December, one thousand nine hundred and seventy-two.

Annex I.

Regulations for the testing, Inspection, Approval and Maintenance of Containers.

Chapter I - Regulations Common to all Systems of Appoval.

Regulation 1.

Safety Approval Plate.

1. a) A Safety Approval Plate conforming to the Specifications set out in the Appendix to this Annex shall be permanently affixed to every approved container at a readily visible place, adjacent to any other approval plate issued for official purposes, where it would not be easily damaged.

b) On each container for which the construction was commenced on or after 1.1.1984, all maximum gross weight markings on the container shall be consistent with the maximum gross weight information on the Safety Approval Plate.

c) On each container for which the construction was commenced before 1.1.1984 all maximum gross weight markings on the container shall be make consistent with the maximum gross weight information on the Safety Approval Plate not later than 1.1.1989.

2. a) The Plate shall contain the following information in at least the English or French language:

«CSC SAFETY APPROVAL»

Country of approval and approval reference

Date (Month and year) of manufacture

Manufacturer's identification number of the container or, in the case of existing containers for which that number is unknown, the number allotted by the Administration

Maximum operating gross weight (kilogrammes and lbs)

Allowable stacking weight for 1.8 g (kilogrammes and lbs)

Transverse racking test load value (kilogrammes and lbs).

b) A blank space should be reserved on the Plate for insertion of and-wall and/or side-wall strength values (factors) in accordance with paragraph 3 of this Regulation and Annex II, tests 6 and 7. A blankspace should also be reserved on the Plate for the first and subsequent maintenance examination dates (month and year) when used.

3. Where the Administration considers that a new container satisfies the requirements of the present Convention in respect of safety and if, for such container, the end-wall and/or side-wall strength values (factors) are designed to be greater or less than those stipulated in Annex II, such values shall be indicated on the Safety Approval Plate.

4. The presence of the Safety Approval Plate does not remove the necessity of displaying such labels or other information as may be required by other regulations which may be in force.

Regulation 2

Maintenance and Examination

1. The owner of the container shall be responsible for maintaining it in safe condition.

2. (a) The owner of an approved container shall examine the container or have it examined in accordance with the procedure either prescribed or approved by the Contracting Party concerned, at intervals appropriate to operating conditions.

b) The date (month and year) before which a new container shall undergo its first examination shall be marked on the Safety Approval Plate.

c) The date (month and year) before which the container shall be re-examined shall be clearly marked on the container on or as close as practicable to the Safety Approval Plate and in a manner acceptable to that Contracting Party which preseribed or approved the particular examination procedure involved.

a) The interval from the date of manufacture to the date of the first examination shall not exceed five years. Subsequent examination of new containers and re-examination of existing containers shall be at intervals of not more than 30 months. All examinations shall determine whether the container has any defects which could place any person in danger. As a transitional provision, any requirements for marking on containers the date of the first examination of new containers or the re-examination of new containers covered in Regulation 10 and of existing containers shall be waived until 1 Ianuary 1987. However, an Administration may make more stringent requirements for the containers of its own (national) owners.

3. a) As an alternative to paragraph 2, the Contracting Party concerned may approve a continuous examination programme if satisfied, on evidence submitted by the owner, that such a programme provides a standard of safety not inferior to the one set out in paragraph 2 above.

b) To indicate that the container is operated under an approved continuous examination programme, a mark showing the letters «ACEP» and the identification of the Contracting Party which has granted approval of the programme shall be displayed on or as close as practicable to the Safety Approval Plate.

c) All examinations performed under such a programme shall determine whether a container has any defects which could place any person in danger. They shall be performed in connexion with a major repair, refurbishment, or on-hire/off-hire interchange and in no case less than once every 30 months.

d) As a transitional provision any requirements for a mark to indicate that the container is operated under an approved continuous examination pragramme shall be waived until 1 January 1987. However, an Administration may make more stringent requirements for the containers of its own (national) owners.

4. For the purpose of this Regulation «the Contracting Party concerned» is the Contracting Party of the territory in which the owner is domiciled or has

his head office. However, in the event that the owner is domiciled or has his head office in a country the government of which has not yet made arrangements for prescribing or approving an examination scheme and until such time as the arrangements have been made the owner may use the procedure prescribed or approved by the Administration of a Contracting Party which is prepared to act as «The Contracting Party concerned». The owner shall comply with the conditions for the use of such procedures set by the Administration in question.

CHAPTER II.

REGULATIONS FOR APPROVAL OF NEW CONTAINERS BY DESIGN TYPE

Regulation 3.

Approval of New Containers

To qualify for approval for safety purposes under the present Convention all new containers shall comply with the requirements set out in Annex II.

Regulation 4.

Design Type Approval

In the case of containers for which an application for approval has been submitted, the Administration will examine designs and witness testing of a prototype container to ensure that the containers will conform with the requirements set out in Annex II. When satisfied, the Administration shall notify the applicant in writing that the container meets the requirements of the present Convention and this notification shall entitle the manufacturer to affix the Safety Approval Plate to every container of the design type series.

Regulation 5.

Provisions for Approval by Design Type.

1. Where the containers are to be manufactured by design type series, application made to an Administration for approval by design type shall be accompanied by drawings, a design specification of the type of container to be approved and such other data as may be required by the Administration.

2. The applicant shall state the indentification symbols which will be assigned by the manufacturer to the type of container to which the application for approval relates.

3. The application shall also be accompanied by an assurance from the manufacturer that he will :

a) produce to the Administration such containers of the design type concerned as the Admisistration may wish to examine ;

b) advise the Administration of any change in the design or specification and await its approval before affixing the Safety Approval Plate to the container ;

c) affix the Safety Approval Plate to each container in the design type series and to no others ;

d) keep a record of containers manufactured to the approved design type. This record shall at least contain the manufacturer's identification numbers, dates of delivery and names and addresses of customers to whom the containers are delivered.

4. Approval may be granted by the Administration to containers manufactured as modifications of an approved design type if the Administration is satisfied that the modifications do not affect the validity of tests conducted in the course of design type approval.

5. The Administration shall not confer on a manufacturer authority to affix Safety Approval Plates on the basis of design type approval unless satisfied that the manufacturer has instituted internal production-control features to ensure that the containers produced will conform to the approved prototype.

Regulation 6

Examination during Production

In order to ensure that containers of the same design type series are manufactured to the approved design, the Administration shall examine or test as many units as it considers necessary, at any stage during production of the design type series concerned.

Regulation 7

Notification of Administration

The manufacturer shall notify the Administration prior to commencement of production of each new series of containers to be manufactured in accordance with an approved design type.

CHAPTER III

REGULATIONS FOR APPROVAL OF NEW CONTAINERS BY INDIVIDUAL APPROVAL

Regulation 8

Approval of Individual Containers

Approval of individual containers may be granted where the Administration, after examination and witnessing of tests, is satisfied that the container meets the requirements of the present Convention; the Administration, when so satisfied, shall notify the applicant in writing of approval and this notification shall entitle him to affix the Safety Approval Plate to such container.

CHAPTER IV

REGULATIONS FOR APPROVAL OF EXISTING CONTAINERS AND NEW CONTAINERS NOT APPROVED AT THE TIME OF MANUFACTURE

Regulation 9

Approval of Existing Containers

1. If, within 5 years from the date of entry into force of the present Convention, the owner of an existing container presents the following information to an Administration :

α) date and place of manufacture ;

b) manufacturer's identification number of the container if available ;

c) maximum operating gross weight capability ;

d) (i) evidence that a container of this type has been safely operated in maritime and/or inland transport for a period of at least two years, or

(ii) evidence to the satisfaction of the Administration that the container was manufactured to a design type which had been tested and found to comply with the technical conditions set out in Annex II, with the exception of those technical conditions relating to the and wall and side-wall strength tests, or

(iii) evidence that the container was constructed to standards which, in the opinion of the Administration, were equivalent to the technical conditions set

out in Annex II, with the exception of those technical conditions relating to the end-wall and side-wall strength tests ;

e) allowable stacking weight for 1.8 g (kilogrammes and lbs) ; and

f) such other data as required for the Safety Approval Plate ;

then the Administration, after investigation, shall notify the owner in writing whether approval is granted ; and if so, this notification shall entitle the owner to affix the Safety Approval Plate after an examination of the container concerned has been carried out in accordance with Regulation 2. The examination of the container concerned and the affixing of the Safety Approval Plate shall be accomplished not later than 1 January 1985.

2. Existing containers which do not qualify for approval under paragraph 1 of this Regulation may be presented for approval under the provisions of Chapter II or Chapter III of this Annex. For such containers the requirements of Annex II relating to end-wall and/or side-wall strength tests shall not apply. The Administration may, if it is satisfied that the containers in question have been in service, waive such of the requirements in respect of presentation of drawings and testing, other than the lifting and floor-strength tests, as it may deem appropriate.

Regulation 10

Approval of New Containers Not Approved at Time of Manufacture

If, on or before 6 September 1982, the owner of a new container which was not approved at the time of manufacture presents the following information to an Administration :

a) date and place of manufacture;

b) manufacturer's identification number of the container if available;

c) maximum operating gross weight capability;

d) evidence to the satisfaction of the Administration that the container was manufactured to a design type which had been tested and found to comply with the technical conditions set out in Annex II;

e) allowable stacking weight for 1.8 g (kilogrammes and lbs); and

f) such other data as required for the Safety Approval Plate;

the Administration, after investigation, may approve the container, notwithstanding the provisions of Chapter II. Where approval is granted, such approval shall be notified to the owner in writing, and this notification shall entitle the owner to affix the Safety Approval Plate after an examination of the container concerned has been carried out in accordance with Regulation 2. The examination of the container concerned and the affixing of the Safety Approval Plate shall be accomplished not later than 1 January 1985.

APPENDIX

The Safety Approval Plate, conforming to the model reproduced below, shall take the form of a permanent, non-corrosive, fire-proof rectangular plate measuring not less than 200 mm by 100 mm. The words «CSC Safety Approval» of a minimum lettter height of 8 mm and all other words and numbers of a minimum height of 5 mm shall be stamped into, embossed on or indicated on the surface of the Plate in any other permanent and legible way.

CSC SAFETY APPROVAL

1. .... (GB-L/749/2/7/75)
2. .... DATE MANUFACTURED ....
3. .... IDENTIFICATION No. ....
4. .... MAXIMUM GROSS WEIGHT .... Kg- .... lb
5. .... ALLOWABLE STACKING WEIGHT
FOR 1,8g .... Kg- .... lb
6. .... RACKING TEST LOAD VALUE .... Kg- .... lb
7. ....
8. ....
9. ....

1. Country of Approval and Approval Reference as given in the example on line 1. (The country of Approval should be indicated by means of the distinguishing sign used to indicate country of registration of motor vehicles in international road traffic).

2. Date (month and year) of manufacture.

3. Manufacturer's identification number of the container or, in the case of existing containers for which that number is unknown, the number allotted by the Administration.

4. Maximum Operating Gross Weight (kilogrammes and lbs.).

5. Allowable Stacking Weight for 1.8g (kilogrammes and lbs.).

6. Transverse Racking Test Load Value (kilogrammes and lbs.).

7. End Wall Strength to be indicated on plate only if end walls are designed to withstand a load of less or greater than 0.4 times the maximum permissible payload, i.e. 0.4 P.

8. Side Wall Strength to be indicated on plate only if the side walls are designed to withstand a load of less or greater than 0.6 times the maximum permissible payload, i.e. 0.6 P.

9. First maintenance examination date (month and year) for new containers and subsequent maintenance examination dates (month and year) if Plate used for this purpose.

ANNEX II

STRUSTURAL SAFETY REQUIREMENTS AND TESTS

Introduction

In setting the requirements of this Annex, it is implicit that in all phases of the operation of containers the forces as a result of motion, location, stacking and weight of the loaded container and external forces will not exceed the design strength of the container. In particular, the following assumptions have been made :

a) the container will so be restrained that it is not subjected to forces in excess of those for which it has been designed;

b) the container will have its cargo stowed in accordance with the recommended practices of the trade so that the cargo does not impose upon the container forces in excess of those for which it has been designed.

Construction

1. A container made from any suitable material which satisfactorily performs the following tests without sustaining any permanent deformation or abnormality which would render it incapable of being used for its designed purpose shall be considered safe.

2. The dimensions, positioning and associated tolerances of corner fittings shall be checked having regard to the lifting and securing systems in which they will function.

Test loads and test procedures

Where appropriate to the design of the container, the following test loads and test procedures shall be applied to all kinds of containers under test :

1. LIFTING

The container, having the prescribed INTERNAL LOADING, shall be lifted in such a way that no significant accelaration forces are applied. After lifting, the container shall be suspended or supported for five minutes and then lowered to the ground.

(A) LIFTING FROM CORNER FITTINGS

TEST LOADINGS AND APPLIED FORCES	TEST PROCEDURES
Internal loading : A uniformly distributed load such that the combined weight of container and test load is equal to 2R. Externally applied forces : Such as to lift the combined weight of 2R in the manner prescribed (under the heading TEST PROCEDURES).	(i) Lifting from top corner fittings : Containers greater than 3,000 mm (10 ft.) (nominal) in length shall have lifting forces applied vertically at all four top corner fittings. Containers of 3,000 mm (10 ft.) (nominal) in length or less shall have lifting forces applied at all four top corner fitting, in such a way that the angle between each lifting device and the vertical shall be 30°. (ii) Lifting from bottom corner fittings : Containers shall have lifting forces applied in such a manner that the lifting devices bear on the bottom corner fittings only. The lifting forces shall be applied at angles to the horizontal of : 30° for containers of length 12,000 mm (40 ft) nominal) or greater, 37° for containers of length 9,000 mm (30 ft.) (nominal) and up to but not including 12,000 mm (40 ft.) (nominal), 45° for containers of length 6,000 mm (20 ft.) (nominal) and up to but not including 9,000 mm (30 ft.) (nominal), 60° for containers of less than 6,000 mm (20 ft.) (nominal).

(B) LIFTING BY ANY OTHER ADDITIONAL METHODS

TESTS LOADINGS AND APPLIED FORCES	TEST PROCEDURES
Internal loading : A uniformly distributed load such that the combined weight of container and test load is equal to 1.25 R. Externally applied forces : Such as to lift the combined weight of 1.25 R in the manner prescribed (under the heading TEST PROCEDURES).	(i) Lifting from fork lift pockets : The container shall be placed on bars which are in the same horizontal plane, one bar centred within each fork lift pocket which is used for lifting the loaded container. The bars shall be of the same width as the forks intended to be used in the handling, and shall project into the fork pocket 75 per cent of the length of the fork pocket.

TEST LOADIGS AND APPLIED FORCES	TEST PROCEDURES
Internal loading : A uniformly distributed load such that the combined weight of container and test load is equal to 1.25 R. Externally applied forces : Such as to lift the combined weight of 1.25 R, in the manner prescribed (under the heading TEST PROCEDURES).	(ii) Lifting from grappler arm positions: The container shall be placed on pads in the same horizontal plane, one under each grappler arm position. These pads shall be of the same sizes as the lifting area of the grappler arms intended to be used. (iii) Other Methods

Where containers are designed to be lifted in the loaded condition by any method not mentioned in (A) or (B) (i) and (ii) they shall also be tested with the INTERNAL LOADING AND EXTERNALLY APPLIED FORCES representative of the acceleration conditions appropriate to that methods.

2. STACKING

1. For conditions of international transport where the maximum vertical acceleration forces vary significantly from 1.8 gand. when the container is reliably and effectively limited to such conditions of transport, the stacking load may be varied by the appropriate ratio of acceleration forces.

2. On successful completion of this test the container may be rated for the allowable superimposed static stacking weight which should be indicated on the Safety Approval Plate against the heading «Allowable stacking weight for 1.8 g (kilogrammes and lbs)».

TEST LOADINGS AND APPLIED FORCES	TEST PROCEDURES
Internal loading : A uniformly distributed load such that the combined weight of container and test load is equal to 1.8 R. Tank containers may be tested in the tare Condition.	The container, having the prescribed INTERNAL LOADING, shall be placed on four level pads which are in turn supported on a rigid horizontal surface, one under each bottom corner fitting or equivalent corner structure. The pads shall be centralized under the fittings and shall be of approximately the same plan dimensions as the fittings.
Externally applied forces : Such as to subject each of the four top corner fittings to a vertical downward force equal to 1/4 x 1.8 x the allowable superimposed static stacking weight.	Each EXTERNALLY APPLIED FORCE shall be applied to each of the corner fittings throught a corresponding test corner fitting or through a pad of the same plan dimensions. The test corner fitting or pad shall be offset with respect to the top corner fitting of the container. by 25 mm (1 in.) laterally and 38 mm (1 1/2 in) longitudinally.

3. CONCETRATED LOADS

TEST LOADINGS AND APPLIED FORCES	TEST PROCEDURES
Internal loading : None. Externally applied forces : A concetrated load of 300kg (660 lb) uniformly distributed over an area of 600 mm × 300 mm (24 in. × 12 in.)	a) ON ROOF The EXTERNALLY APPLIED FORCES shall be applied vertically downwards to the outer surface of the weakest area of the roof of the container.
Internal loading : Two concetrated loads each of 2,730 kg (6,000 lb) and each applied to the container floor through a contact area of 142 cm² (22 sq. in.) Externally applied forces : None.	b) ON FLOOR The test should be made with the container resting on four level supports under its four bottom conrers in such a manner that the base structure of the container is free to deflect. A testing device loaded to a weight of 5,460 kilogrammes (12,000 lbs) that is 2,730 kg (6,000 lbs) on each of two surfaces having, when loaded, a total contact area of 284 cm² (44 sq. in.) that is 142 cm² (22sq.in) on each surface, the surface width being 180 mm (7in) spaced 760 mm (30in) apart, centre to centre, should be manoeuvred over the entire floor area of the container.

4. TRANSVERSE RACKING

TEST LOADINGS AND APPLIED FORCES	TEST PROCEDURES
Internal loading: None.	The container in tare condition shall be placed on four level supports one under each botton corner and shall be restrained against lateral and vertical movement by means of anchor devices so arranged that the lateral restraint is provided only at the bottom corners diagonally opposite to those at which the forces are applied.
Externally applied forces: Such as to rack the end structures of the container sideways. The forces shall be equal to those for which the container was designed.	The EXTERNALLY APPLIED FORCES shall be applied either separately or simultaneously to each of the top corner fittings on one side of the container in lines parallel both to the base and to the planes of the ends of the container. The forces shall be applied first towards and then away from the top corner fittings. In the case of containers in which each end is symmetrical about its own vertical centreline, one side only need be tested, but both sides of containers with asymmetric ends shall be tested.

5.* LONGITUDINAL RESTRAINT (STATIC TEST)

When designing and constructing containers, it must be borne in mind that containers, when carried by inland modes of transport may sustain accelerations of 2g applied horizontally in a longitudinal direction.

TEST LOADINGS AND APPLIED FORCES	TEST PROCEDURES
Internal loading: A uniformly distributed load, such that the combined weight of a container and test load is equal to the maximum operating gross weight or rating R. In the case of a tank container, when the weight of the internal load plus the tare is less than the maximum gross weight or Rating R, a supplementary load is to be applied to the container.	The container having the prescribed INTERNAL LOADING shall be restrained longitudinally by securing the two bottom corner fittings or equivalent corner structures at one end to suitable anchor points.
Externally applied forces: Such as to subject each side of the container to lougitudinal compressive and tensile forces of magnitude R, that is, a combined force of 2R on the base of the container as a whole.	The EXTERNALLY APPLIED FORCES shall be applied first towards and then away from the anchor points. Each side of the container shall be tested.

6. END-WALLS

The end-walls should be capable of withstanding a load of not less than 0.4 times the maximum permissible pay load. If, however, the end-walls are designed to withstand a load of less or greater than 0.4 times the maximum permissible payload such a strength factor shall be indicated on the Safety Appoval Plate in accordance with Annex I, Regulation 1.

TEST LAODINGS AND APPLIED FORCES	TEST PROCEDURES
Internal loading: Such as to subject the inside of an end-wall to uniformly distributed load of 0.4P or such other load for which the container may be designed.	The prescribed INTERNAL LOADING shall be applied as follows: Both ends of a container shall be tested except where the ends are identical only one end need be tested. The end-walls of containers which do not have open sides or side doors may be tested separately or simultaneously. The end-walls of containers which do have open sides or side doors should be tested separately. When the ends are tested separately the reactions to the forces applied to the end-wall shall be confined to the base structure of the container.
Externally applied forces: None.	

7. SIDE-WALLS

The side-walls should be capable of withstanding a load of not less than 0.6 times the maximum permissible payload. If, however, the side-walls are designed to withstand a load of less or greater than 0.6 times the maximum permissible payload, such a strength factor shall be indicated on the Safety Approval Plate in accordance with Annex I, Regulation 1.

TEST LOADINGS AND APPLIED FORCES	TEST PROCEDURES
Internal loading : Such as to subject the inside of a side-wall to a uniformly distributed load of 0.6P or such other load for which the container may be designed.	The prescribed INTERNAL LOADING shall be applied as follows : Both sides of a container shall be tested except where the sides are identical only one side need be tested. Side-walls shall be tested separately and the reactions to the internal loading shall be confined to the corner fittings or equivalent corner structuresς. Open topped containers shall be tested in the condition in which they are designed to be operated, for example, with removable top members in position.
Externally applied forces : None.	

ΔΙΕΘΝΗΣ ΣΥΜΒΑΣΗ ΓΙΑ ΑΣΦΑΛΗ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΟΚΙΒΩΤΙΑ

ΜΕΡΟΣ ΠΡΩΤΟ

ΤΑ ΣΥΜΒΑΛΛΟΜΕΝΑ ΜΕΡΗ.

ΑΝΑΓΝΩΡΙΖΟΝΤΑΣ την ανάγκη να διατηρήσουν ένα υψηλό επίπεδο ασφάλειας της ανθρώπινης ζωής κατά το χειρισμό, τη στοιβασία και τη μεταφορά εμπορευματοκιβωτίων,

ΛΑΜΒΑΝΟΝΤΑΣ ΥΠΟΨΗ την ανάγκη να διευκολύνουν τη διεθνή μεταφορά εμπορευματοκιβωτίων,

ΑΝΑΓΝΩΡΙΖΟΝΤΑΣ, σ' αυτό το θέμα, τα πλεονεκτήματα της τυποποίησης κοινών διεθνών απαιτήσεων ασφάλειας.

ΘΕΩΡΩΝΤΑΣ ότι ο σκοπός αυτός θα επιτευχθεί καλύτερα με τη σύναψη Σύμβασης,

ΑΠΟΦΑΣΙΣΑΝ να διατυπώσουν τις κατασκευαστικές απαιτήσεις για να εξασφαλίσουν την ασφάλεια κατά το χειρισμό, τη στοιβασία και τη μεταφορά των εμπορευματοκιβωτίων κάτω από ομαλές συνθήκες χρησιμοποίησης και για το σκοπό αυτό

ΣΥΜΦΩΝΗΣΑΝ τ' ακόλουθα:

Άρθρο I.

Γενική υποχρέωση με την παρούσα Σύμβαση.

Τα Συμβαλλόμενα Μέρη αναλαμβάνουν να εφαρμόσουν τις διατάξεις της παρούσας Σύμβασης και των Παραρτημάτων της, τα οποία θ' αποτελέσουν αναπόσπαστο μέρος αυτής.

Άρθρο II.

Ορισμοί.

Για την εφαρμογή της παρούσας Σύμβασης, εκτός αν αλλιώς ρητά ορίζεται:

1. «Εμπορευματοκιβώτιο» σημαίνει ένα είδος εξαρτήματος μεταφοράς:

(α) μόνιμης κατασκευής και επομένως αρκετά ισχυρό ώστε να είναι κατάλληλο για πολλαπλή χρήση,

(β) ειδικά σχεδιασμένο για να διευκολύνει τη μεταφορά αγαθών, με ένα ή με περισσότερα μέσα μεταφοράς, χωρίς ενδιάμεση επαναφόρτωση,

(γ) σχεδιασμένο για να είναι ασφαλές και/ή να χειρίζεται έχοντας γωνιακούς εξαρτισμούς για τους σκοπούς αυτούς.

(δ) διαστάσεων τέτοιων, ώστε η επιφάνεια που περικλείεται από τέσσερα εξωτερικά γωνιακά άκρα του πυθμένα να είναι:

(I) τουλάχιστον $14\mu^2$ (150 τετραγ. πόδια) ή

(II) τουλάχιστον $7\mu^2$ (75 τετραγ. πόδια) εφοδιασμένο με γωνιακούς ακραίους εξαρτισμούς.

Στον όρο «εμπορευματοκιβώτιο» δεν περιλαμβάνονται μεταφορικά οχήματα ούτε συσκευασία· εν τούτοις περιλαμβάνονται τα εμπορευματοκιβώτια όταν μεταφέρονται πάνω σε πλαίσια οχημάτων

2. «Γωνιακοί εξαρτισμοί» σημαίνει ύπαρξη ενισχυμένων ανοιγμάτων στην κορυφή και/ή στον πυθμένα ενός εμπορευματοκιβωτίου για τους σκοπούς γειρισμού, στοιβασίας και/ή ασφάλειας.

3. «Αρχή» σημαίνει την Κυβέρνηση του Συμβαλλόμενου μέρους από την οποία εγκρίνονται τα εμπορευματοκιβώτια.

4. «Εγκεκριμένο» σημαίνει εγκεκριμένο από την Αρχή.

5. «Έγκριση» σημαίνει την απόφαση της Αρχής ότι ένας σχεδιασμένος τύπος ή ένα εμπορευματοκιβώτιο είναι ασφαλές σύμφωνα με τους όρους της παρούσας Σύμβασης.

5. «Διεθνής μεταφορά» σημαίνει μεταφορά μεταξύ σημείων αναχώρησης και προορισμού που βρίσκονται στην επικράτεια δύο χωρών από τις οποίες τουλάχιστον η μία εφαρμόζει την παρούσα Σύμβαση.

Η παρούσα Σύμβαση θα εφαρμόζεται επίσης και όταν μέρος της επιχείρησης μεταφοράς μεταξύ δύο Κρατών πραγματοποιείται στην επικράτεια τρίτου Κράτους που εφαρμόζει τη Σύμβαση αυτή.

7. «Φορτίο» σημαίνει οποιαδήποτε αγαθά, προϊόντα, εμπορεύματα και αντικείμενα κάθε είδους, που μεταφέρονται με εμπορευματοκιβώτια.

8. «Νέο εμπορευματοκιβώτιο» σημαίνει εμπορευματοκιβώτιο, που η κατασκευή του άρχισε κατά ή μετά την ημερομηνία που η παρούσα Σύμβαση αρχίζει να ισχύει.

9. «Υπάρχον εμπορευματοκιβώτιο» σημαίνει εμπορευματοκιβώτιο που δεν είναι νέο.

10. «Ιδιοκτήτης» σημαίνει ο κύριος, όπως προβλέπεται από την εθνική νομοθεσία του Συμβαλλομένου Μέρους, ή ο μισθωτής, ή ο θεματοφύλακας, εάν συμφωνία μεταξύ των μερών προβλέπει την ανάληψη της ευθύνης του κυρίου. ως

προς τη συντήρηση και επιθεώρηση του εμπορευματοκιβωτίου, από το μισθωτή ή το θεματοφύλακα.

11. «Τύπος εμπορευματοκιβωτίου» σημαίνει το σχεδιασμένο τύπο που είναι εγκεκριμένος από την Αρχή.

12. «Εμπορευματοκιβώτιο τύπου σειράς» σημαίνει οποιοδήποτε εμπορευματοκιβώτιο κατασκευασμένο σύμφωνα με εγκεκριμένο σχεδιασμένο τύπο.

13. «Πρωτότυπο» σημαίνει εμπορευματοκιβώτιο αντιπροσωπευτικό εκείνων που κατασκευάστηκαν ή είναι υπό κατασκευή σε ένα σχεδιασμένο τύπο σειρών.

14. «Μέγιστο συνολικό βάρος λειτουργίας ή τάξης» ή «R», σημαίνει το μέγιστο επιτρεπόμενο μικτό βάρος του εμπορευματοκιβωτίου και του φορτίου του.

15. «Απόβαρο» σημαίνει το βάρος του κενού εμπορευματοκιβωτίου που περιλαμβάνει και τα προστεθέντα μόνιμα βοηθητικά εξαρτήματα.

16. «Μέγιστο επιτρεπόμενο ωφέλιμο φορτίο» ή «P» σημαίνει τη διαφορά μεταξύ του μέγιστου μικτού βάρους και του απόβαρου.

Άρθρο III.

Εφαρμογή.

1. Η παρούσα Σύμβαση εφαρμόζεται στα νέα και υπάρχοντα εμπορευματοκιβώτια, που χρησιμοποιούνται στις διεθνείς μεταφορές, εξαιρουμένων των εμπορευματοκιβωτίων που είναι ειδικά σχεδιασμένα για εναέριες μεταφορές.

2. Κάθε νέο εμπορευματοκιβώτιο πρέπει να εγκριθεί σύμφωνα με τις διατάξεις δοκιμής τύπου ή δοκιμής μεμονωμένου εμπορευματοκιβωτίου, όπως καθορίζονται στο Παράρτημα I.

3. Κάθε υπάρχον εμπορευματοκιβώτιο πρέπει να εγκριθεί σύμφωνα με τις σχετικές διατάξεις για έγκριση υπαρχόντων εμπορευματοκιβωτίων που καθορίζονται στο Παράρτημα I, μέσα σε πέντε χρόνια από την ημερομηνία που η παρούσα Σύμβαση θ' αρχίσει να ισχύει.

Άρθρο IV.

Δοκιμή. Επιθεώρηση. Έγκριση και Συντήρηση.

1. Για την εφαρμογή των διατάξεων του Παραρτήματος I κάθε Αρχή θα καθορίσει μια αποτελεσματική διαδικασία για τη δοκιμή, επιθεώρηση και έγκριση των εμπορευματοκιβωτίων σύμφωνα με τα κριτήρια που καθορίζονται στην παρούσα Σύμβαση, θα προβλέπεται όμως ότι η Αρχή μπορεί ν' αναθέτει τη δοκιμή αυτή, την επιθεώρηση και την έγκριση σε Οργανισμούς που θα έχουν σχετική εξουσιοδότηση απ' αυτή.

2. Η Αρχή που αναθέτει τη δοκιμή, την επιθεώρηση και την έγκριση σε έναν Οργανισμό, θα το γνωστοποιεί στο Γενικό Γραμματέα του Διακυβερνητικού Ναυτιλιακού Συμβουλευτικού Οργανισμού (στο εξής θα αναφέρεται σαν «Οργανισμός») για ενημέρωση των Συμβαλλόμενων Μερών.

3. Αίτηση για έγκριση μπορεί να υποβληθεί στην Αρχή από κάθε Συμβαλλόμενο Μέρος.

4. Κάθε εμπορευματοκιβώτιο θα συντηρείται σε ασφαλή κατάσταση σύμφωνα με τις διατάξεις του Παραρτήματος I.

5. Αν ένα εγκεκριμένο εμπορευματοκιβώτιο δε συμμορφούται προς τις απαιτήσεις των Παραρτημάτων I και II η ενδιαφερόμενη Αρχή θα παίρνει όλα τα μέτρα που θεωρεί αναγκαία για να καταστήσουν το εμπορευματοκιβώτιο σύμφωνο προς τις σχετικές απαιτήσεις ή θα ανακαλεί την έγκριση.

Άρθρο V.

Αποδοχή έγκρισης.

1. Έγκριση, που χορηγείται από ένα Συμβαλλόμενο Μέρος, σύμφωνα με τους όρους της παρούσας Σύμβασης, θα γίνεται αποδεκτή από τα άλλα Συμβαλλόμενα Μέρη για τους σκοπούς της παρούσας Σύμβασης. Η έγκριση αυτή θεωρείται από τα άλλα Συμβαλλόμενα Μέρη ότι έχει την ίδια ισχύ με έγκριση που έχει εκδοθεί από αυτά.

2. Συμβαλλόμενο Μέρος δεν θα επιβάλλει οποιεσδήποτε άλλες κατασκευαστικές απαιτήσεις ασφάλειας ή δοκιμές στα εμπορευματοκιβώτια που καλύπτονται από την παρούσα Σύμβαση, υπό τον όρο όμως ότι τίποτε στην παρούσα Σύμβαση δεν θα αποκλείει την εφαρμογή των διατάξεων των εθνικών κανονισμών ή της νομοθεσίας ή των διεθνών συμφωνιών, που ορίζουν πρόσθετες κατασκευαστικές απαιτήσεις ασφάλειας ή δοκιμές για εμπορευματοκιβώτια ειδικά σχεδιασμένα για μεταφορές επικίνδυνων αγαθών, ή για εκείνα τα ειδικά χαρακτηριστικά των εμπορευματοκιβωτίων που μεταφέρουν χύμα υγρά ή για εμπορευματοκιβώτια που μεταφέρονται αεροπορικά. Ο όρος «επικίνδυνα αγαθά» θα έχει τη σημασία που καθορίζεται από διεθνείς συμφωνίες.

Άρθρο VI.

Έλεγχος.

1. Κάθε εμπορευματοκιβώτιο που έχει εγκριθεί σύμφωνα με το άρθρο III, θα υποβάλλεται σε έλεγχο στη Χώρα του Συμβαλλόμενου μέρους από όργανα που θα είναι εξουσιοδοτημένα για το σκοπό αυτό από το Συμβαλλόμενο Μέρος. Ο έλεγχος αυτός θα περιορίζεται στην επιβεβαίωση ότι το εμπορευματοκιβώτιο είναι εφοδιασμένο με την ειδική Πινακίδα Έγκρισης Ασφάλειας σε ισχύ, όπως απαιτείται από την παρούσα Σύμβαση, εκτός αν υπάρχει φανερή ένδειξη ώστε να θεωρηθεί ότι η κατάσταση του εμπορευματοκιβωτίου είναι τέτοια που να δημιουργεί προφανή κίνδυνο στην ασφάλεια. Στην περίπτωση αυτήν ο επιθεωρητής θ' ασκεί τον έλεγχο του, όσο είναι αναγκαίο για να εξασφαλιστεί ότι το εμπορευματοκιβώτιο επισκευάστηκε ικανοποιητικά πριν συνεχιστεί η χρησιμοποίησή του.

2. Όπου το εμπορευματοκιβώτιο παρουσιάζεται ανασφαλές λόγω ελαττώματος, που μπορεί να υπήρχε όταν δόθηκε η σχετική έγκριση, η Αρχή που είναι υπεύθυνη γι' αυτήν την έγκριση θα ενημερούται από το Συμβαλλόμενο μέρος που διαπίστωσε το ελάττωμα.

Άρθρο VII.

Υπογραφή, Επικύρωση, Αποδοχή, Έγκριση και Προσχώρηση.

1. Η παρούσα Σύμβαση θα παραμείνει ανοικτή προς υπογραφή μέχρι 15 Ιανουαρίου 1973 στο Γραφείο των Ηνωμένων Εθνών στη Γενεύη και στη συνέχεια από 1η Φεβρουαρίου 1973 μέχρι και 31 Δεκεμβρίου 1973 στα Κεντρικά Γραφεία του Οργανισμού στο Λονδίνο από όλα τα Κράτη — Μέλη των Ηνωμένων Εθνών ή Μέλη οποιουδήποτε από τους Εξειδικευμένους Οργανισμούς ή της Διεθνούς Επιτροπής Ατομικής Ενέργειας ή Μέλη του Διεθνούς Δικαστηρίου και από υποιοδήποτε άλλο Κράτος που προσκαλείται από τη Γενική Συνέλευση των Ηνωμένων Εθνών να γίνει Μέλος στην παρούσα Σύμβαση.

2. Η παρούσα Σύμβαση υπόκειται σε κύρωση, αποδοχή ή έγκριση από τις χώρες που την υπέγραψαν.

3. Η παρούσα Σύμβαση θα παραμείνει ανοικτή για προσχώρηση από οποιοδήποτε Κράτος που αναφέρεται στην παράγραφο I.

4. Όργανα κύρωσης, αποδοχής, έγκρισης ή προσχώρησης θα κατατίθενται στο Γενικό Γραμματέα του Οργανισμού. (Στο εξής θα αναφέρεται ως «ο Γενικός Γραμματέας»).

Άρθρο VIII.

Εναρξη ισχύος.

1. Η παρούσα Σύμβαση θα τεθεί σε ισχύ 12 μήνες από την ημερομηνία της κατάθεσης του δέκατου οργάνου της κύρωσης, αποδοχής, έγκρισης ή προσχώρησης.

2. Για κάθε Κράτος που κυρώνει, αποδέχεται, εγκρίνει ή προσχωρεί στην παρούσα Σύμβαση, μετά την κατάθεση του δέκατου οργάνου της κύρωσης, αποδοχής, έγκρισης ή προσχώρησης, η παρούσα Σύμβαση θ' αρχίσει να ισχύει 12 μήνες μετά την ημερομηνία κατάθεσης από αυτό το Κράτος του οργάνου κύρωσης, αποδοχής, έγκρισης ή προσχώρησής του.

3. Κάθε Κράτος που γίνεται Μέλος της παρούσας Σύμβασης μετά την έναρξη της ισχύος μιας τροποποίησης, αν

δε διατυπωθεί διαφορετική πρόθεση από το Κράτος αυτό τότε,

α) θα θεωρείται σαν Μέλος της Σύμβασης όπως τροποποιήθηκε και

(β) θα θεωρείται σαν Μέλος της Σύμβασης χωρίς την τροποποίηση ως προς οποιοδήποτε Μέλος της Σύμβασης μη δεσμευόμενο από την τροποποίηση.

Άρθρο IX.

Διαδικασία τροποποίησης οποιουδήποτε Μέρους ή Μερών της παρούσας Σύμβασης.

1. Η παρούσα Σύμβαση μπορεί να τροποποιηθεί μετά από εισήγηση ενός Συμβαλλόμενου Μέλους, με οποιαδήποτε από τις διαδικασίες που καθορίζονται σ' αυτό το άρθρο.

2. Τροποποίηση μετά από εξέταση στον Οργανισμό.

(α) Μετά από αίτηση ενός Συμβαλλόμενου Μέλους, οποιαδήποτε τροποποίηση που προτείνεται απ' αυτό για την παρούσα Σύμβαση θα εξεταστεί στον Οργανισμό. Αν γίνει αποδεκτή από την πλειοψηφία των 2/3 των παρόντων και ψηφιζόντων στην Επιτροπή Ναυτικής Ασφάλειας του Οργανισμού, στην οποία όλα τα Συμβαλλόμενα Μέλη θα πρέπει να κληθούν να συμμετάσχουν και να ψηφίσουν, η τροποποίηση αυτή θ' ανακοινωθεί σε όλα τα Μέλη του Οργανισμού και σε όλα τα Συμβαλλόμενα Μέλη τουλάχιστον έξη (6) μήνες πριν από την εξέτασή της από τη Γενική Συνέλευση του Οργανισμού.

Οποιοδήποτε Συμβαλλόμενο Μέλος το οποίο δεν είναι Μέλος του Οργανισμού δικαιούται να συμμετάσχει και να ψηφίσει όταν η τροποποίηση εξετάζεται από τη Γενική Συνέλευση.

(β) Αν γίνει αποδεκτή από τα 2/3 της πλειοψηφίας των παρόντων και ψηφιζόντων στη Γενική Συνέλευση και αν αυτή η πλειοψηφία περιλαμβάνει τα 2/3 της πλειοψηφίας των Συμβαλλομένων Μελών παρόντων και ψηφιζόντων, η τροποποίηση θα ανακοινωθεί από το Γενικό Γραμματέα σε όλα τα Συμβαλλόμενα Μέλη για την αποδοχή τους.

(γ) Η τροποποίηση αυτή θα τεθεί σε ισχύ 12 μήνες μετά την ημερομηνία κατά την οποία θα γίνει αποδεκτή από τα 2/3 των Συμβαλλομένων Μελών. Η τροποποίηση θα αρχίσει να ισχύει σ' όλα τα Συμβαλλόμενα Μέλη, εκτός από εκείνα τα οποία δηλώνουν πριν τεθεί η τροποποίηση σε ισχύ ότι δεν αποδέχονται την τροποποίηση.

3. Τροποποίηση από Διάσκεψη.

Μετά από αίτηση ενός Συμβαλλόμενου Μέλους, με την οποία συμφωνεί τουλάχιστον το 1/3 των Συμβαλλομένων Μελών, θα συγκληθεί από το Γενικό Γραμματέα μια Διάσκεψη στην οποία θα προσκληθούν να πάρουν μέρος τα Κράτη που αναφέρθηκαν στο άρθρο VIII.

Άρθρο X.

Ειδική διαδικασία για τροποποίηση των Παραρτημάτων.

1. Κάθε τροποποίηση των Παραρτημάτων που προτείνεται από ένα Συμβαλλόμενο Μέλος θα εξετάζεται στον Οργανισμό μετά από αίτηση του Μέλους αυτού.

2. Αν γίνει αποδεκτή από την πλειοψηφία των 2/3 των παρόντων και ψηφιζόντων στην Επιτροπή Ναυτικής Ασφάλειας του Οργανισμού, στην οποία όλα τα Συμβαλλόμενα Μέλη θα έχουν προσκληθεί να συμμετάσχουν και να ψηφίσουν, και αν η πλειοψηφία αυτή περιλαμβάνει πλειοψηφία των Συμβαλλομένων Μελών που παρευρίσκονται και ψηφίζουν, η τροποποίηση αυτή θ' ανακοινωθεί από το Γενικό Γραμματέα σ' όλα τα Συμβαλλόμενα Μέλη για την αποδοχή της.

3. Η τροποποίηση αυτή θα τίθεται σε ισχύ την ημερομηνία που θα οριστεί από την Επιτροπή Ναυτικής Ασφάλειας κατά το χρόνο της αποδοχής της, εκτός αν, πριν από μια ημερομηνία που καθορίζεται ταυτόχρονα από την Επιτροπή Ναυτικής Ασφάλειας, το 1/5 ή 5 από τα Συμβαλλόμενα Μέλη, οποιοσδήποτε αριθμός είναι μικρότερος, ενημερώσουν το Γενικό Γραμματέα ότι αντιτίθενται στην τροποποίηση. Ο καθορισμός από την επιτροπή Ναυτικής Ασφάλειας των ημερομηνιών που αναφέρονται σ' αυτήν την παράγραφο θα γίνει με πλειοψηφία των 2/3 των Συμβαλλομένων Μελών που είναι παρόντα και ψηφίζουν.

4. Με την έναρξη της ισχύος της, οποιαδήποτε τροποποίηση, για όλα τα Συμβαλλόμενα Μέλη που δεν αντιτίθενται στην τροποποίηση, θ' αντικαταστήσει και θα ακυρώσει οποιαδήποτε προηγούμενη διάταξη στην οποία αναφέρεται η τροποποίηση. Αντίθεση προβαλλόμενη από ένα Συμβαλλόμενο Μέλος δεν θα δεσμεύει άλλο Συμβαλλόμενο Μέλος, όσον αφορά την αποδοχή των εμπορευματοκιβωτίων, στα οποία εφαρμόζεται η παρούσα Σύμβαση.

5. Ο Γενικός Γραμματέας θα ενημερώνει όλα τα Συμβαλλόμενα Μέλη και Μέλη του Οργανισμού για οποιαδήποτε αίτηση και ανακοίνωση σχετική με το άρθρο αυτό και την ημερομηνία θέσης σε ισχύ οποιασδήποτε τροποποίησης.

6. Όταν μια προτεινόμενη τροποποίηση των Παραρτημάτων εξετασθεί αλλά δεν γίνει αποδεκτή από την Επιτροπή Ναυτικής Ασφάλειας, οποιοδήποτε Συμβαλλόμενο Μέλος μπορεί να ζητήσει τη σύγκληση Διάσκεψης στην οποία θα προσκληθούν να πάρουν μέρος τα Κράτη που αναφέρονται στο άρθρο VII. Μόλις γνωστοποιηθεί ότι συμφωνεί τουλάχιστον το 1/3 των υπολοίπων Συμβαλλομένων Μελών, θα συγκληθεί από το Γενικό Γραμματέα Διάσκεψη για να εξετάσει τις τροποποιήσεις των Παραρτημάτων.

Άρθρο XI.

Καταγγελία.

1. Κάθε Συμβαλλόμενο Μέλος μπορεί να καταγγείλει την παρούσα Σύμβαση καταθέτοντας σχετικό όργανο στο Γενικό Γραμματέα. Η καταγγελία θα ισχύσει ένα χρόνο από την ημερομηνία της κατάθεσής της στο Γενικό Γραμματέα.

2. Συμβαλλόμενο Μέλος που έχει ανακοινώσει την αντίθεσή του σε τροποποίηση των Παραρτημάτων μπορεί να καταγγείλει την παρούσα Σύμβαση και η καταγγελία αυτή θα ισχύσει την ημερομηνία της έναρξης της ισχύος της τροποποίησης αυτής.

Άρθρο XII.

Λήξη.

Η παρούσα Σύμβαση θα σταματήσει να ισχύει αν ο αριθμός των Συμβαλλομένων Μελών είναι μικρότερος των πέντε για οποιαδήποτε περίοδο δώδεκα συνεχών μηνών.

Άρθρο XIII.

Διευθέτηση αμφισβητήσεων.

1. Κάθε αμφισβήτηση μεταξύ δύο ή περισσοτέρων Συμβαλλομένων Μελών που αφορά την ερμηνεία ή εφαρμογή της παρούσας Σύμβασης, η οποία δεν μπορεί να διευθετηθεί με διαπραγμάτευση ή άλλους τρόπους διευθέτησης, κατόπιν αίτησης ενός απ' αυτά, θα παραπέμπεται σε διαιτητικό δικαστήριο με την εξής σύνθεση: Κάθε μέλος που αμφισβητεί θα διορίζει ένα διαιτητή και οι δύο διαιτητές θα διορίζουν έναν τρίτο που θα είναι ο Πρόεδρος. Αν, μετά τρεις μήνες από τη λήψη αίτησης, ένα από τα Μέλη αδυνατεί να διορίσει διαιτητή ή αν οι διαιτητές αδυνατούν να εκλέξουν τον Πρόεδρο, οποιοδήποτε από τα Μέλη μπορεί να ζητήσει από το Γενικό Γραμματέα να διορίσει διαιτητή ή τον Πρόεδρο του διαιτητικού δικαστηρίου.

2. Η απόφαση του διαιτητικού δικαστηρίου, που συστάθηκε με τις διατάξεις της παραγράφου 1. θα δεσμεύει τα μέλη ως προς την αμφισβήτηση.

3. Το Διαιτητικό Δικαστήριο θα καθορίσει τους δικούς του κανόνες διαδικασίας.

4. Αποφάσεις του διαιτητικού δικαστηρίου ως προς τη διαδικασία του και τον τόπο συνεδρίασής του και ως προς οποιαδήποτε αμφισβήτηση που τέθηκε προ αυτού, θα λαμβάνονται με πλειοψηφία.

5. Οποιαδήποτε αντιδικία που θα εγερθεί μεταξύ των μελών προς αμφισβήτηση αναφορικά με την ερμηνεία και την εκτέλεση της απόφασης μπορεί να παραπεμφθεί από οποιο-

δήποτε των μελών προς κρίση στο διαιτητικό δικαστήριο που την εξέδωσε.

Άρθρο XIV.

Επιφυλάξεις.

1. Επιφυλάξεις στην παρούσα Σύμβαση θα επιτρέπονται, εκτός από τις σχετικές με τις διατάξεις των άρθρων I—IV, XIII, του παρόντος άρθρου και των Παραρτημάτων, υπό τον όρον ότι τέτοιες επιφυλάξεις γνωστοποιούνται γραπτά και, αν ανακοινωθούν πριν από την κατάθεση του οργάνου της κύρωσης, έγκρισης ή προσχώρησης, επιβεβαιώνονται στο κυρωτικό όργανο. Ο Γενικός Γραμματέας θα γνωστοποιεί τις επιφυλάξεις σε όλα τα Κράτη που αναφέρονται στο άρθρο VII.

2. Οποιεσδήποτε επιφυλάξεις που έγιναν σύμφωνα με την παράγραφο 1:

(α) Τροποποιούν για το Συμβαλλόμενο Μέλος που έκανε την επιφύλαξη τις διατάξεις της παρούσας Σύμβασης που αφορά την επιφύλαξη και κατά την έκταση της επιφύλαξης, και

(β) Τροποποιούν εκείνες τις διατάξεις, στην ίδια έκταση για τα άλλα Συμβαλλόμενα Μέλη στις σχέσεις τους με το Συμβαλλόμενο Μέλος που προσχώρησε στην επιφύλαξη.

3. Οποιοδήποτε Συμβαλλόμενο Μέλος που έχει διατυπώσει επιφύλαξη σύμφωνα με την παράγραφο 1 μπορεί να την αποσύρει οποιαδήποτε στιγμή μετά από γνωστοποίηση στο Γενικό Γραμματέα.

Άρθρο XV.

Γνωστοποίηση.

Εκτός από τις γνωστοποιήσεις και ανακοινώσεις που προβλέπονται από τις διατάξεις των άρθρων IX, X και XIV, ο Γενικός Γραμματέας θα γνωστοποιεί σ' όλα τα Κράτη που αναφέρονται στο άρθρο VII τα ακόλουθα:

(α) Υπογραφές, κυρώσεις, αποδοχές, εγκρίσεις και προσχωρήσεις σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου VII.

(β) Τις ημερομηνίες που αρχίζει να ισχύει η παρούσα Σύμβαση σύμφωνα με το άρθρο VIII.

(γ) Την ημερομηνία που αρχίζουν να ισχύουν οι τροποποιήσεις της παρούσας Σύμβασης σύμφωνα με τις διατάξεις των άρθρων IX και X.

(δ) Καταγγελίες σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου XI

(ε) Τη λήξη της ισχύος της παρούσας Σύμβασης σύμφωνα με το άρθρο XII.

Άρθρο XVI.

Αυθεντικά κείμενα.

Τα πρωτότυπα της παρούσας Σύμβασης, από τα οποία το κινέζικο, αγγλικό, γαλλικό, ρωσσικό και ισπανικό κείμενο είναι εξίσου αυθεντικό, θα κατατεθούν στο Γενικό Γραμματέα, ο οποίος θα κοινοποιήσει κυρωμένα ακριβή αντίγραφα σε όλα τα Κράτη που αναφέρονται στο άρθρο VII.

ΣΕ ΠΙΣΤΩΣΗ ΤΩΝ ΠΡΟΗΓΟΥΜΕΝΩΝ

Οι υπογεγραμμένοι πληρεξούσιοι, κανονικά εξουσιοδοτημένοι από τις αντίστοιχες Κυβερνήσεις τους για το σκοπό αυτόν υπέγραψαν την παρούσα Σύμβαση.

Έγινε στη Γενεύη τη δεύτερη μέρα του Δεκέμβρη του χίλια εννιακόσια εβδομήντα δύο (1972).

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ I.

ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΙ ΓΙΑ ΤΗ ΔΟΚΙΜΗ, ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΗ, ΕΓΚΡΙΣΗ ΚΑΙ ΣΥΝΤΗΡΗΣΗ ΤΩΝ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΟΚΙΒΩΤΙΩΝ

ΚΕΦΑΛΑΙΟ I

ΚΟΙΝΟΙ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΙ ΣΕ ΟΛΑ ΤΑ ΣΥΣΤΗΜΑΤΑ ΕΓΚΡΙΣΗΣ

ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ 1

ΠΙΝΑΚΙΔΑ ΕΓΚΡΙΣΗΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ

1. (α) Μια Πινακίδα Έγκρισης Ασφάλειας, σύμφωνα με τις προδιαγραφές που αναφέρονται στην Προσθήκη του Παραρτήματος αυτού, θα είναι μόνιμα τοποθετημένη σε κάθε εγκεκριμένο εμπορευματοκιβώτιο σε εμφανές σημείο, πλησίον σε κάθε άλλη Πινακίδα Έγκρισης που έχει εκδοθεί για υπηρεσιακούς σκοπούς, και σε θέση τέτοια που δε θα φθείρεται εύκολα.

(β) Σε κάθε εμπορευματοκιβώτιο του οποίου η κατασκευή άρχισε κατά ή μετά την 1.1.1984, όλες οι ενδείξεις επ' αυτού περί του μεγίστου μικτού βάρους θα είναι σύμφωνες με την ένδειξη του μεγίστου μικτού βάρους που αναγράφεται στην Πινακίδα Έγκρισης Ασφαλείας.

(γ) Σε κάθε εμπορευματοκιβώτιο του οποίου η κατασκευή άρχισε πριν την 1.1.1984, όλες οι ενδείξεις επ' αυτού περί του μεγίστου μικτού βάρους θα διορθωθούν, ώστε να είναι όλες σύμφωνες με την ένδειξη του μεγίστου μικτού βάρους που αναγράφεται στην Πινακίδα Έγκρισης Ασφάλειας, όχι αργότερα από την 7η Ιανουαρίου 1989.

2. (α) Η Πινακίδα θα περιέχει τις ακόλουθες πληροφορίες τουλάχιστον στην αγγλική ή γαλλική γλώσσα:

«CSC SAFETY APPROVAL» (Έγκριση Ασφάλειας).

Χώρα και στοιχεία έγκρισης.

Ημερομηνία (μήνας και χρόνος) κατασκευής.

Αναγνωριστικός αριθμός της ταυτότητας του εμπορευματοκιβωτίου που δόθηκε από τον κατασκευαστή ή σε περίπτωση υπαρχόντων εμπορευματοκιβωτίων, για τα οποία αυτός ο αριθμός είναι άγνωστος, ο αριθμός ο οποίος χορηγήθηκε από την Αρχή.

Μέγιστο συνολικό βάρος λειτουργίας (κιλά και λίμπρες).

Επιτρεπόμενο βάρος στοιβασίας για 1.8 G (σε κιλά και λίμπρες).

Φορτίο δοκιμής εγκάρσιας καταπόνησης (σε κιλά και λίμπρες).

(β) Κενός χώρος θα πρέπει να αφήνεται στην Πινακίδα για την εισαγωγή των τιμών (παραγόντων) αντοχής ακραίου τοιχώματος και/ή πλευρικού τοιχώματος, σύμφωνα με την παράγραφο 3 του παρόντος Κανονισμού και με τις δοκιμές 6 και 7 του Παραρτήματος II. Κενός χώρος θα πρέπει επίσης να αφήνεται στην Πινακίδα για την πρώτη και για τις επόμενες ημερομηνίες εξέτασης της συντήρησης (μήνας και χρόνος) όταν χρησιμοποιηθούν.

3. Όπου η Αρχή θεωρεί ότι ένα νέο εμπορευματοκιβώτιο ικανοποιεί τις απαιτήσεις της παρούσας Σύμβασης όσον αφορά την ασφάλεια και αν για ένα τέτοιο εμπορευματοκιβώτιο οι τιμές (παράγοντες) αντοχής του ακραίου και/ή πλευρικού τοιχώματος έχουν σχεδιαστεί να είναι μεγαλύτερες ή μικρότερες από αυτές που καθορίζονται στο Παράρτημα II, οι τιμές αυτές θα φαίνονται στην Πινακίδα Έγκρισης Ασφάλειας.

4. Η παρουσία της «Πινακίδας Έγκρισης Ασφάλειας» δεν αποκλείει την αναγκαιότητα επίδειξης τέτοιων επιγραφών ή άλλων πληροφοριών που πιθανόν ν' απαιτούνται από άλλους ισχύοντες Κανονισμούς.

ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ 2

Συντήρηση και εξέταση.

1. Ο ιδιοκτήτης του εμπορευματοκιβωτίου θα είναι υπεύθυνος για τη συντήρησή του σε ασφαλή κατάσταση.

2. (α) Ο ιδιοκτήτης εγκεκριμένου εμπορευματοκιβωτίου θα το εξετάζει ή θα αναθέτει την εξέτασή του σύμφωνα με τη διαδικασία που καθόρισε ή ενέκρινε το ενδιαφερόμενο Συμβαλλόμενο μέλος, σε διαστήματα κατάλληλα προς τις συνθήκες λειτουργίας.

(β) Η ημερομηνία (μήνας και χρόνος), πριν από την οποία ένα νέο εμπορευματοκιβώτιο θα περάσει την πρώτη του εξέταση, θα σημειώνεται στην Πινακίδα Έγκρισης Ασφάλειας.

(γ) Η ημερομηνία (μήνας και χρόνος), πριν από την οποία το εμπορευματοκιβώτιο θα επανεξετασθεί, θα σημειώνεται καθαρά στο εμπορευματοκιβώτιο επί της Πινακίδας Έγκρισης Ασφαλείας ή, όσο είναι πρακτικά δυνατό, πλησιέστερα

σ' αυτή και κατά τρόπο αποδεκτό από το Συμβαλλόμενο Μέλος, το οποίο καθόρισε ή ενέκρινε τη συγκεκριμένη διαδικασία εξέτασης.

(δ) Το διάστημα από την ημερομηνία κατασκευής μέχρι την ημερομηνία της πρώτης εξέτασης δε θα υπερβαίνει τα πέντε χρόνια. Επόμενη εξέταση των νέων εμπορευματοκιβωτίων και επανεξέταση υπαρχόντων εμπορευματοκιβωτίων θα γίνεται σε χρονικά διαστήματα που δε θα υπερβαίνουν τους 30 μήνες. Όλες οι εξετάσεις θα προσδιορίζουν αν το εμπορευματοκιβώτιο έχει ελλείψεις οι οποίες θα μπορούσαν να θέσουν σε κίνδυνο οποιοδήποτε πρόσωπο.

Σαν ένα μεταβατικό μέτρο, όλες οι απαιτήσεις για τη σήμανση των εμπορευματοκιβωτίων με την ημερομηνία της πρώτης επιθεώρησης των νέων εμπορευματοκιβωτίων που καλύπτονται από τον Κανονισμό 10 και των υπαρχόντων εμπορευματοκιβωτίων θα παραταθούν μέχρι την 1η Ιανουαρίου 1987. Ωστόσο, μια Αρχή μπορεί να επιβάλλει αυστηρότερες απαιτήσεις για τα εμπορευματοκιβώτια των δικών της (υπηκόων) ιδιοκτητών.

3. (α) Σαν μια εναλλακτική πρακτική από την παράγραφο 2, το ενδιαφερόμενο Συμβαλλόμενο Μέλος μπορεί να εγκρίνει ένα συνεχές πρόγραμμα εξέτασης, αν ικανοποιηθεί με τα στοιχεία που θα υποβάλλει ο ιδιοκτήτης, ότι ένα τέτοιο πρόγραμμα παρέχει επίπεδο ασφαλείας όχι κατώτερο εκείνου που αναφέρεται στην πιο πάνω παράγραφο 2.

(β) Για να φαίνεται ότι το εμπορευματοκιβώτιο χρησιμοποιείται υπό το καθεστώς ενός εγκεκριμένου προγράμματος συνεχούς εξέτασης, θα σημειώνεται στο εμπορευματοκιβώτιο επί της Πινακίδας Έγκρισης Ασφάλειας ή, όσο είναι πρακτικά δυνατό, πλησιέστερα σ' αυτή, η ένδειξη «ACEP» και το χαρακτηριστικό της ταυτότητας του Συμβαλλόμενου Μέλους που χορήγησε την έγκριση του προγράμματος.

(γ) Όλες οι εξετάσεις που θα διενεργούνται σύμφωνα με ένα τέτοιο πρόγραμμα θα προσδιορίζουν αν ένα εμπορευματοκιβώτιο έχει ελλείψεις οι οποίες θα μπορούσαν να θέσουν σε κίνδυνο οποιοδήποτε πρόσωπο. Θα διενεργούνται όταν γίνεται εκτεταμένη επισκευή, φρεσκάρισμα ή κατά την παραλαβή - παράδοση κατά τη μίσθωση και τη λύση της μίσθωσης και σε καμιά περίπτωση λιγότερο από μια φορά κάθε 30 μήνες.

(δ) Σαν ένα μεταβατικό μέτρο, όλες οι απαιτήσεις για τη σήμανση που θα δείχνει ότι το εμπορευματοκιβώτιο χρησιμοποιείται υπό το καθεστώς ενός εγκεκριμένου προγράμματος συνεχούς εξέτασης θα παραταθούν μέχρι την 1η Ιανουαρίου 1987. Ωστόσο, μια Αρχή μπορεί να επιβάλλει αυστηρότερες απαιτήσεις για τα εμπορευματοκιβώτια των δικών της (υπηκόων) ιδιοκτητών.

4. Για το σκοπό του Κανονισμού αυτού «το ενδιαφερόμενο Συμβαλλόμενο Μέλος» είναι το συμβαλλόμενο μέλος, στην περιοχή επικράτειας του οποίου ο ιδιοκτήτης κατοικεί ή έχει το κεντρικό του γραφείο. Ωστόσο, στην περίπτωση που ο ιδιοκτήτης κατοικεί ή έχει το κεντρικό του γραφείο σε μια χώρα, η Κυβέρνηση της οποίας δεν έχει ακόμα καθορίσει τρόπους για τη διενέργεια ή την έγκριση των εξετάσεων, για τη χρονική περίοδο μέχρι να καθοριστούν αυτές, ο ιδιοκτήτης μπορεί να χρησιμοποιεί τη διαδικασία που καθορίστηκε ή εγκρίθηκε από την Αρχή ενός συμβαλλόμενου Μέλους, το οποίο είναι προετοιμασμένο να ενεργεί σαν το «ενδιαφερόμενο Συμβαλλόμενο Μέλος». Ο ιδιοκτήτης για να κάνει χρήση των διαδικασιών αυτών θα συμμορφούται με τους όρους που έχει θέσει η Αρχή αυτή.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΙΙ.
ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΙ ΓΙΑ ΤΗΝ ΕΓΚΡΙΣΗ ΝΕΩΝ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΟΚΙΒΩΤΙΩΝ ΒΑΣΕΙ ΤΟΥ ΤΥΠΟΥ ΤΗΣ ΣΧΕΔΙΑΣΗΣ

ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ 3

Έγκριση νέων εμπορευματοκιβωτίων.

Για να συγκεντρώσουν τις προϋποθέσεις προς έγκριση για σκοπούς ασφάλειας σύμφωνα με τη Σύμβαση αυτή, όλα τα νέα εμπορευματοκιβώτια θα συμμορφούνται με τις απαιτήσεις που εκτίθενται στο Παράρτημα ΙΙ.

ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ 4

Έγκριση τύπου σχεδίασης.

Στην περίπτωση εμπορευματοκιβωτίων για τα οποία έχει υποβληθεί αίτηση για έγκριση η Αρχή θα εξετάσει τα σχέδια και θα παρίσταται κατά τη δοκιμή ενός πρότυπου εμπορευματοκιβωτίου προκειμένου να διαπιστωθεί ότι τα εμπορευματοκιβώτια συμμορφώνονται προς τις απαιτήσεις που αναφέρονται στο Παράρτημα ΙΙ. Όταν τα αποτελέσματα των δοκιμών κριθούν ως ικανοποιητικά, η Αρχή θα ειδοποιήσει με έγγραφο τον αιτούντα, ότι το εμπορευματοκιβώτιο πληροί τις απαιτήσεις της παρούσας Σύμβασης και η ειδοποίηση αυτή θα επιτρέπει στον κατασκευαστή να τοποθετήσει την «Πινακίδα Έγκρισης Ασφάλειας» σε κάθε εμπορευματοκιβώτιο της ίδιας σειράς τύπου σχεδίασης.

ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ 5

Προϋποθέσεις για την έγκριση βάσει τύπου σχεδίασης.

1. Όπου πρόκειται να κατασκευασθούν εμπορευματοκιβώτια βάσει τύπου σχεδίασης η αίτηση η υποβληθείσα σε μια Αρχή για έγκριση βάσει τύπου σχεδίασης θα συνοδεύεται από σχέδια, προδιαγραφή μελέτης για τον τύπο εμπορευματοκιβωτίου που τελεί υπό έγκριση και από όσα άλλα στοιχεία δυνατό να ζητηθούν από την Αρχή.

2. Ο αιτών θα αναφέρει τα χαρακτηριστικά σύμβολα που θα προσδώσει ο κατασκευαστής στον τύπο εμπορευματοκιβωτίου στο οποίο αναφέρεται η αίτηση για έγκριση.

3. Η αίτηση θα συνοδεύεται επίσης από μια βεβαίωση του κατασκευαστού, που θα διαβεβαιώνει ότι:

(α) θα χορηγήσει στην Αρχή τόσα εμπορευματοκιβώτια του αναφερόμενου τύπου σχεδίασης όσα η Αρχή θα ήθελε να εξετάσει·

(β) θα ειδοποιήσει την Αρχή για οποιαδήποτε μεταβολή στη σχεδίαση ή την προδιαγραφή και θα περιμένει την έγκρισή της πριν τοποθετήσει την Πινακίδα Έγκρισης Ασφαλείας επί του εμπορευματοκιβωτίου·

(γ) θα τοποθετήσει την Πινακίδα Έγκρισης Ασφάλειας σε κάθε εμπορευματοκιβώτιο της σειράς του τύπου σχεδίασης και όχι σε άλλα·

(δ) θα τηρεί αρχείο εμπορευματοκιβωτίων που κατασκευάζονται σύμφωνα με τον εγκεκριμένο τύπο σχεδίασης. Το αρχείο αυτό θα περιέχει τουλάχιστον τους αναγνωριστικούς αριθμούς της ταυτότητας των εμπορευματοκιβωτίων που έχει δώσει ο κατασκευαστής, τις ημερομηνίες παράδοσης και τα ονόματα και τις διευθύνσεις των πελατών στους οποίους παραδόθηκαν τα εμπορευματοκιβώτια.

4. Έγκριση μπορεί να χορηγηθεί από την Αρχή σε εμπορευματοκιβώτια κατασκευασθέντα με τροποποίηση ενός εγκεκριμένου τύπου σχεδίασης, αν η Αρχή πεισθεί ότι οι τροποποιήσεις δεν επηρεάζουν την ισχύ των δοκιμών που έχουν γίνει κατά την πορεία της έγκρισης του τύπου σχεδίασης.

5. Η Αρχή δε θα παρέχει σε κατασκευαστή δικαίωμα για τοποθέτηση Πινακίδων Έγκρισης Ασφάλειας βάσει της έγκρισης του τύπου σχεδίασης, εκτός αν πεισθεί ότι ο κατασκευαστής έχει θεσπίσει εσωτερικές μεθόδους ελέγχου παραγωγής για να διασφαλίσει ότι τα παραγόμενα εμπορευματοκιβώτια θα συμμορφώνονται με το εγκεκριμένο πρότυπο.

ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ 6

Έλεγχος κατά την παραγωγή.

Για να εξασφαλισθεί ότι τα εμπορευματοκιβώτια της αυτής σειράς τύπου σχεδίασης κατασκευάζονται κατά την εγκριθείσα σχεδίαση, η Αρχή θα εξετάζει ή δοκιμάζει όσες μονάδες θεωρεί απαραίτητο, σ' οποιοδήποτε στάδιο κατά τη διάρ-

κεια της παραγωγής της αναφερόμενης σειράς τύπου σχεδίασης.

ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ 7

Ενημέρωση της Αρχής.

Ο κατασκευαστής θα ενημερώνει την Αρχή πριν την έναρξη παραγωγής κάθε νέας σειράς εμπορευματοκιβωτίων που πρόκειται να κατασκευαστούν σύμφωνα με ένα εγκεκριμένο τύπο σχεδίασης.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ III.

ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΙ ΓΙΑ ΤΗΝ ΕΓΚΡΙΣΗ ΝΕΩΝ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΟΚΙΒΩΤΙΩΝ ΒΑΣΕΙ ΜΕΜΟΝΩΜΕΝΗΣ ΕΓΚΡΙΣΗΣ

ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ 8

Έγκριση μεμονωμένων εμπορευματοκιβωτίων.

Έγκριση μεμονωμένων εμπορευματοκιβωτίων μπορεί να χορηγηθεί εκεί όπου η Αρχή, αφού παραστεί στις δοκιμές και εξετάσει τα αποτελέσματά τους, πεισθεί, ότι το εμπορευματοκιβώτιο πληροί τις απαιτήσεις της παρούσας Σύμβασης. Η Αρχή, όταν πεισθεί κατ' αυτόν τον τρόπο, θα γνωστοποιήσει στον αιτούντα έγγραφο για την έγκριση και η γνωστοποίηση αυτή θα επιτρέψει σ' αυτόν να τοποθετήσει την Πινακίδα Έγκρισης Ασφάλειας στο εγκεκριμένο εμπορευματοκιβώτιο.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ IV.

ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΙ ΓΙΑ ΤΗΝ ΕΓΚΡΙΣΗ ΥΠΑΡΧΟΝΤΩΝ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΟΚΙΒΩΤΙΩΝ ΜΗ ΕΓΚΕΚΡΙΜΕΝΩΝ ΚΑΤΑ ΤΟ ΧΡΟΝΟ ΤΗΣ ΚΑΤΑΣΚΕΥΗΣ

ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ 9

. Έγκριση υπαρχόντων εμπορευματοκιβωτίων.

1. Αν, μέσα σε 5 χρόνια από την ημερομηνία που θ' αρχίσει να ισχύει η παρούσα Σύμβαση, ο ιδιοκτήτης ενός υπάρχοντος εμπορευματοκιβωτίου παρουσιάσει τις ακόλουθες πληροφορίες στην Αρχή:

(α) ημερομηνία και τόπο κατασκευής·

(β) άν υπάρχει αναγνωριστικός αριθμός της ταυτότητας του εμπορευματοκιβωτίου που έχει δώσει ο κατασκευαστής του·

(γ) μέγιστο συνολικό βάρος ικανότητας λειτουργίας·

(δ) (ι) Αποδείξεις ότι εμπορευματοκιβώτιο αυτού του τύπου έχει χρησιμοποιηθεί με ασφάλεια σε ναυτιλιακές και / ή χερσαίες μεταφορές για περίοδο τουλάχιστον 2 χρόνων, ή

(ιι) αποδείξεις που να ικανοποιούν την Αρχή ως προς το ότι το εμπορευματοκιβώτιο κατασκευάστηκε κατά έναν τύπο σχεδίασης που έχει δοκιμαστεί και βρεθεί ότι συμμορφώνεται με τους τεχνικούς όρους που αναφέρονται στο Παράρτημα II, εξαιρουμένων εκείνων των τεχνικών όρων που αφορούν τις δοκιμές αντοχής του ακραίου και πλευρικού τοιχώματος, ή

(ιιι) αποδείξεις ότι το εμπορευματοκιβώτιο κατασκευάστηκε σύμφωνα με πρότυπα που , κατά τη γνώμη της Αρχής, ισοδυναμούσαν προς τους τεχνικούς όρους που αναφέρονται στο Παράρτημα II, εξαιρουμένων εκείνων των τεχνικών όρων που αφορούν τις δοκιμές αντοχής του ακραίου και πλευρικού τοιχώματος·

(ε) επιτρεπόμενο βάρος στοιβασίας για 1,8 G (σε κιλά και λίμπρες), και

(στ) όσα άλλα στοιχεία απαιτούνται για την Πινακίδα Έγκρισης Ασφάλειας,

Τότε η Αρχή, μετά από έρευνα, θα ειδοποιήσει τον ιδιοκτήτη με έγγραφο για την παροχή της έγκρισης· αν χορηγηθεί η έγκριση, η ειδοποίηση θα επιτρέπει στον ιδιοκτήτη να τοποθετήσει την Πινακίδα Έγκρισης Ασφάλειας αφού έχει ήδη γίνει εξέταση του υπόψη εμπορευματοκιβωτίου σύμφωνα με τον Κανονισμό. Η εξέταση του εμπορευματοκιβωτίου και η τοποθέτηση της Πινακίδας Έγκρισης Ασφάλειας πρέπει να έχουν ολοκληρωθεί το αργότερο μέχρι την 1η Ιανουαρίου 1985.

2.- Υπάρχοντα εμπορευματοκιβώτια τα οποία δεν συγκεντρώνουν τις απαραίτητες προϋποθέσεις για έγκριση σύμφωνα με την παράγραφο 1 του παρόντος Κανονισμού μπορούν να προσαχθούν για έγκριση με τις προϋποθέσεις του Κεφαλαίου II ή του Κεφαλαίου III του παρόντος Παραρτήματος. Για παρόμοια εμπορευματοκιβώτια οι απαιτήσεις του Παραρτήματος II, οι σχετικές με τις δοκιμές αντοχής του ακραίου και / ή του πλευρικού τοιχώματος δε θα εφαρμόζονται. Η Αρχή μπορεί, αν ικανοποιείται από το γεγονός ότι τα εν λόγω εμπορευματοκιβώτια ήταν σε χρήση, να μη ζητήσει την εφαρμογή όσων απαιτήσεων, απ' αυτές που αφορούν στην υποβολή σχεδίων και σε δοκιμές, κρίνει σκόπιμο, εκτός από τις δοκιμές ανύψωσης και αντοχής δαπέδου.

ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ 10

Έγκριση νέων εμπορευματοκιβωτίων που δεν εγκρίθηκαν κατά το χρόνο κατασκευής.

Αν, κατά ή πριν την 6η Σεπτεμβρίου 1982, ο ιδιοκτήτης ενός νέου εμπορευματοκιβωτίου που δεν είχε εγκριθεί κατά το χρόνο της κατασκευής παρουσιάσει τις παρακάτω πληροφορίες σε μια Αρχή:

(α) ημερομηνία και τόπο κατασκευής·

(β) αν υπάρχει, αναγνωριστικός της ταυτότητας αριθμός του εμπορευματοκιβωτίου που δόθηκε από τον κατασκευαστή·

(γ) μέγιστο συνολικό βάρος ικανότητας λειτουργίας·

(δ) απόδειξη που να ικανοποιεί την Αρχή ότι το εμπορευματοκιβώτιο κατασκευάστηκε σύμφωνα με τύπο σχεδίασης που δοκιμάσθηκε και βρέθηκε ότι συμμορφούται με τις τεχνικές προϋποθέσεις του Παραρτήματος II·

(ε) επιτρεπόμενο βάρος στοιβασίας για 1.8 G (σε κιλά και λίμπρες) και

(στ) κάθε άλλο στοιχείο που απαιτείται για την Πινακίδα Έγκρισης Ασφάλειας,

Η Αρχή, μετά από έρευνα, μπορεί να εγκρίνει το εμπορευματοκιβώτιο, χωρίς να λάβει υπόψη τις απαιτήσεις του Κεφαλαίου II.

Όταν χορηγηθεί έγκριση, η έγκριση αυτή θα γνωστοποιείται με έγγραφο στον ιδιοκτήτη, και αυτή η έγγραφη γνωστοποίηση θα δίνει το δικαίωμα στον ιδιοκτήτη να τοποθετεί την Πινακίδα Έγκρισης Ασφάλειας μετά από εξέταση του υπόψη εμπορευματοκιβωτίου σύμφωνα με τον Κανονισμό 2. Η εξέταση του πιο πάνω εμπορευματοκιβωτίου και η τοποθέτηση της Πινακίδας Έγκρισης Ασφάλειας θα πραγματοποιηθεί όχι αργότερα από την 1η Ιανουαρίου 1985.

ΠΡΟΣΑΡΤΗΜΑ

Η Πινακίδα 'Εγκρισης Ασφάλειας, σύμφωνα προς το υπόδειγμα που αναπαριστάνεται παρακάτω, θα έχει τη μορφή μιας μόνιμης, μη διαβρώσιμης, πυρασφαλούς ορθογώνιας πινακίδας, διαστάσεων τουλάχιστον 200 χιλιοστών του μέτρου. Οι λέξεις «CSC SAFETY APPROVAL» με ελάχιστο ύψος γραμμάτων 8 χιλιοστά και όλες οι άλλες λέξεις και αριθμοί ελάχιστου ύψους 5 χιλιοστών θα είναι τυπωμένες ανάγλυφα ή θα σημειώνονται στην επιφάνεια της Πινακίδας με οποιοδήποτε άλλο μόνιμο και ευανάγνωστο τρόπο.

CSC SAFETY APPROVAL

1..... π.χ. (GR – L/749/2/7/75)
2..... ΗΜΕΡΟΜΗΝΙΑ ΚΑΤΑΣΚΕΥΗΣ ....
3. ΑΝΑΓΝΩΡΙΣΤΙΚΟΣ ΤΗΣ ΤΑΥΤΟΤΗΤΑΣ ΑΡΙΘΜΟΣ
4. ΜΕΓΙΣΤΟ ΣΥΝΟΛΙΚΟ ΒΑΡΟΣ
5. ΓΙΑ 1,8 g..............Kg..........Lb
6. ΤΙΜΗ ΦΟΡΤΙΟΥ ΔΟΚΙΜΗΣ ΕΓΚΑΡΣΙΑΣ ΚΑΤΑΠΟΝΗΣΗΣ..Kg..Lb
7.....
8.....
9.....

← 200 χιλ. → ← 100 χιλ. →

1. Χώρα 'Εγκρισης και στοιχεία 'Εγκρισης όπως δίνεται στο παράδειγμα της γραμμής (Η Χώρα 'Εγκρισης θα πρέπει να σημειώνεται με χαρακτηριστικό σήμα που χρησιμοποιείται για να δείχνει τη Χώρα εγγραφής των αυτοκινήτων στη διεθνή οδική κυκλοφορία).

2. Ημερομηνία (μήνας και χρόνος) κατασκευής.

3. Αναγνωριστικός αριθμός της ταυτότητας του εμπορευματοκιβωτίου που δίνει ο κατασκευαστής ή στην περίπτωση των υπαρχόντων εμπορευματοκιβωτίων για τα οποία ο αριθμός αυτός είναι άγνωστος, ο υπό της Αρχής καταχωρούμενος αριθμός.

4. Μέγιστο συνολικό βάρος λειτουργίας (σε κιλά και λίμπρες).

5. Επιτρεπόμενο βάρος στοιβασίας για 1,8 g (σε κιλά και λίμπρες).

6. Τιμή φορτίου δοκιμής εγκάρσιας καταπόνησης (σε κιλά και λίμπρες).

7. Η αντοχή Ακραίου Τοιχώματος θα σημειώνεται στην Πινακίδα μόνον, αν τα Ακραία Τοιχώματα έχουν σχεδιαστεί για να αντέχουν φορτίο μικρότερο ή μεγαλύτερο του 0,4 του μέγιστου επιτρεπόμενου ωφέλιμου φορτίου δηλ. 0,4 Ρ.

8. Η αντοχή Πλευρικού Τοιχώματος θα σημειώνεται στην Πινακίδα μόνον αν τα πλευρικά τοιχώματα έχουν σχεδιαστεί για να αντέχουν φορτίο μικρότερο ή μεγαλύτερο του 0,6 του μέγιστου επιτρεπόμενου ωφέλιμου φορτίου δηλ. 0,6.

9. Ημερομηνία (μήνας και χρόνος) πρώτης εξέτασης συντήρησης για νέα εμπορευματοκιβώτια και ημερομηνίες (μήνας και χρόνος) επανεξέτασης συντήρησης, αν η Πινακίδα χρησιμοποιείται γι' αυτό το σκοπό.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΙΙ

ΚΑΤΑΣΚΕΥΑΣΤΙΚΕΣ ΑΠΑΙΤΗΣΕΙΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΚΑΙ ΔΟΚΙΜΕΣ

Εισαγωγή :

Κατά τον καθορισμό των απαιτήσεων του παρόντος Παραρτήματος, υπονοείται ότι σε όλες τις φάσεις λειτουργίας των εμπορευματοκιβωτίων, οι δυνάμεις που προκύπτουν ως αποτέλεσμα κίνησης, θέσης, στοιβασίας και βάρους του φορτωμένου εμπορευματοκιβωτίου καθώς και οι εξωτερικές δυνάμεις δε θα υπερβαίνουν την αντοχή σχεδίασης του εμπορευματοκιβωτίου. Ειδικότερα έχουν γίνει οι ακόλουθες παραδοχές :

(α) Το εμπορευματοκιβώτιο θα συγκρατείται ούτως ώστε να μην υπόκειται σε δυνάμεις μεγαλύτερες από εκείνες για τις οποίες σχεδιάστηκε.

(β) Το εμπορευματοκιβώτιο θα έχει το φορτίο του στοιβαγμένο σύμφωνα με τις μεθόδους του εμπορίου, που συνιστούνται ούτως ώστε το φορτίο να μην ασκεί στο εμπορευματοκιβώτιο δυνάμεις μεγαλύτερες από εκείνες για τις οποίες σχεδιάστηκε.

Κατασκευή :

1. Το εμπορευματοκιβώτιο που κατασκευάστηκε από οποιοδήποτε κατάλληλο υλικό και υποβάλλεται επιτυχώς στις ακόλουθες δοκιμές χωρίς να υφίσταται καμιά μόνιμη παραμόρφωση ή ανωμαλία που θα το καθιστούσε ανίκανο να χρησιμοποιηθεί για το σκοπό που σχεδιάστηκε, θα θεωρείται ασφαλές.

2. Οι διαστάσεις, η τοποθέτηση και οι σχετικές ανοχές των γωνιακών εξαρτημάτων θα ελέγχονται ως προς τα συστήματα ανύψωσης και ασφάλισης στα οποία θα λειτουργήσουν.

Φορτία δοκιμών και μέθοδοι δοκιμών

Οι ακόλουθες μέθοδοι δοκιμών και φορτία δοκιμών θα εφαρμόζονται σε όλα τα είδη των υπό δοκιμήν εμπορευματοκιβωτίων, όπου ταιριάζουν προς τη σχεδίαση του εμπορευματοκιβωτίου :

I. ΑΝΕΛΚΥΣΗ

Εμπορευματοκιβώτιο, που περιέχει το καθορισμένο ΕΣΩΤΕΡΙΚΟ ΦΟΡΤΙΟ, θα ανυψώνεται κατά τέτοιο τρόπο ούτως ώστε να εφαρμόζονται αμελητέες δυνάμεις επιτάχυνσης. Μετά την ανύψωση, το εμπορευματοκιβώτιο θα κρέμεται ή θα υποβαστάζεται για πέντε λεπτά και μετά θα κατεβάζεται στο δάπεδο.

(Α) ΑΝΕΛΚΥΣΗ ΑΠΟ ΤΑ ΓΩΝΙΑΚΑ ΕΞΑΡΤΗΜΑΤΑ

ΦΟΡΤΙΑ ΔΟΚΙΜΗΣ ΚΑΙ ΕΦΑΡΜΟΖΟΜΕΝΕΣ ΔΥΝΑΜΕΙΣ	ΜΕΘΟΔΟΙ ΔΟΚΙΜΗΣ
Εσωτερικό φορτίο : Ένα φορτίο που κατανέμεται ομοιόμορφα τέτοιο που το άθροισμα του βάρους του εμπορευματοκιβωτίου και του φορτίου δοκιμής να ισούται με 2R. Εξωτερικά εφαρμοζόμενες δυνάμεις : Τέτοιες ώστε να ανυψώνουν το συνδυασμένο βάρος των 2R κατά τον τρόπο που περιγράφεται (υπό τον τίτλο ΜΕΘΟΔΟΣ ΔΟΚΙΜΗΣ)	(ι) Ανύψωση από τα άνω γωνιακά εξαρτήματα Σε εμπορευματοκιβώτια μεγαλύτερα των 3.000 χιλιοστών (10 ποδών) (ονομαστικού) μήκους θα εφαρμόζονται κατακόρυφες δυνάμεις ανύψωσης στα τέσσερα άνω γωνιακά εξαρτήματα. Σε εμπορευματοκιβώτια μήκους 3000 χιλιοστών (10 ποδών) (ονομαστικού) ή μικρότερου θα εφαρμόζονται δυνάμεις ανύψωσης και στα τέσσερα άνω γωνιακά εξαρτήματα, κατά τέτοιο τρόπο ώστε η γωνία μεταξύ κάθε ανυψωτικής συσκευής και της κατακόρυφης να είναι 30°. (ιι) Ανύψωση από τα κάτω γωνιακά εξαρτήματα. Στα εμπορευματοκιβώτια θα εφαρμόζονται δυνάμεις ανύψωσης κατά τέτοιο τρόπο ώστε οι συσκευές ανύψωσης να στηρίζονται μόνο στα κάτω γωνιακά εξαρτήματα. Οι ανυψωτικές δυνάμεις θα εφαρμόζονται, ως προς την οριζόντια, υπό γωνίες : - 30° για εμπορευματοκιβώτια μήκους 12.000 χιλιοστών (40 ποδών) (ονομαστικού) ή μεγαλύτερου. -37° για εμπορευματοκιβώτια ονομαστικού μήκους 9.000 χιλιοστών (30 ποδών) μέχρι 12.000 χιλιοστών (40 ποδών) μη περιλαμβανόμενου. - 45° για εμπορευματοκιβώτια ονομαστικού μήκους 6.000 χιλιοστών (20 ποδών) μέχρι 9.000 χιλιοστών (30 ποδών) μη συμπεριλαμβανομένου. - 60° για εμπορευματοκιβώτια ονομαστικού μήκους μικρότερου των (6.000) χιλιοστών (20 ποδών).

(Β) ΑΝΥΨΩΣΗ ΜΕ ΟΠΟΙΕΣΔΗΠΟΤΕ ΑΛΛΕΣ ΣΥΜΠΛΗΡΩΜΑΤΙΚΕΣ ΜΕΘΟΔΟΥΣ

ΦΟΡΤΙΑ ΔΟΚΙΜΗΣ ΚΑΙ ΕΦΑΡΜΟΖΟΜΕΝΕΣ ΔΥΝΑΜΕΙΣ	ΜΕΘΟΔΟΙ ΔΟΚΙΜΗΣ
Εσωτερικό φορτίο Ένα ομοιόμορφα κατανεμημένο φορτίο τέτοιο ώστε το άθροισμα του βάρους του εμπορευματοκιβωτίου και του φορτίου δοκιμής να ισούται προς 1,25 R. Εξωτερικά εφαρμοζόμενες δυνάμεις : Τέτοιες ώστε να ανυψώσουν άθροισμα βάρους 1,25 R κατά τον τρόπο που περιγράφεται (με τον τίτλο ΜΕΘΟΔΟΙ ΔΟΚΙΜΗΣ).	(ι) Ανύψωση από θύλακες περόνης ανύψωσης. Το εμπορευματοκιβώτιο θα τοποθετείται πάνω σε ράβδους που βρίσκονται στο αυτό οριζόντιο επίπεδο και τοποθετούνται ανά μία μέσα σε κάθε θύλακα της περόνης ανύψωσης που χρησιμοποιείται για την ανύψωση του εμπορευματοκιβωτίου. Οι ράβδοι θα είναι του αυτού εύρους προς τις περόνες που πρόκειται να χρησιμοποιηθούν κατά το χειρισμό και θα εισχωρούν μέσα στο θύλακα περόνης κατά το 75 % (στα εκατό) του μήκους του θύλακα περόνης.

ΦΟΡΤΙΑ ΔΟΚΙΜΗΣ ΚΑΙ ΕΦΑΡΜΟΖΟΜΕΝΕΣ ΔΥΝΑΜΕΙΣ	ΜΕΘΟΔΟΙ ΔΟΚΙΜΗΣ
Εσωτερικό φορτίο Ένα ομοιόμορφα κατανεμημένο φορτίο τέτοιο ώστε το άθροισμα του βάρους του εμπορευματοκιβωτίου και του φορτίου δοκιμής να ισούται προς 1,25 R. Εξωτερικά εφαρμοζόμενες δυνάμεις Τέτοιες ώστε να ανυψώσουν άθροισμα βάρους 1,25 R, κατά τον τρόπο που περιγράφεται ζ' (με τον τίτλο ΜΕΘΟΔΟΙ ΔΟΚΙΜΗΣ)	(ιι) Ανύψωση από θέσεις βραχιόνων αρπάγης. Το εμπορευματοκιβώτιο θα τοποθετείται πάνω σε πέδιλα που βρίσκονται στο αυτό οριζόντιο επίπεδο και ανά ένα κάτω από κάθε θέση βραχίονα αρπάγης. Τα πέδιλα αυτά θα είναι των ιδίων μεγεθών με την επιφάνεια ανύψωσης των βραχιόνων αρπάγης που πρόκειται να χρησιμοποιηθούν. (ιιι) Άλλες μέθοδοι :

Όπου τα εμπορευματοκιβώτια είναι σχεδιασμένα για ανύψωση στην έμφορτη κατάσταση με οποιαδήποτε μέθοδο που δεν αναφέρεται εις (Α) ή (Β) (ι) και (ιι), αυτά θα δοκιμάζονται επίσης με ΕΣΩΤΕΡΙΚΟ ΦΟΡΤΙΟ και ΕΞΩΤΕΡΙΚΑ ΕΦΑΡΜΟΖΟΜΕΝΕΣ ΔΥΝΑΜΕΙΣ αντιπροσωπευτικές των συνθηκών επιτάχυνσης, που ταιριάζουν σ' αυτή τη μέθοδο.

2. ΣΤΟΙΒΑΣΙΑ

1. Για συνθήκες διεθνών μεταφορών όπου οι μέγιστες κατακόρυφες δυνάμεις επιτάχυνσης διαφέρουν σημαντικά από 1,8 g. και όταν το εμπορευματοκιβώτιο είναι αξιόπιστα και αποτελεσματικά περιορισμένο σε τέτοιες συνθήκες μεταφοράς, το φορτίο στοιβασίας μπορεί να μεταβάλλεται κατά τον κατάλληλο λόγο των δυνάμεων επιτάχυνσης.

2. Μετά την επιτυχή ολοκλήρωση αυτής της δοκιμής το εμπορευματοκιβώτιο μπορεί να χαρακτηριστεί ως προς το επιτρεπόμενο υπερκείμενο στατικό βάρος στοιβασίας που θα σημειώνεται επί της Πινακίδας Έγκρισης Ασφάλειας, παραπλεύρως του τίτλου «Επιτρεπόμενο βάρος στοιβασίας για 1,8 g (σε κιλά και λίμπρες).

ΦΟΡΤΙΑ ΔΟΚΙΜΗΣ ΚΑΙ ΕΦΑΡΜΟΖΟΜΕΝΕΣ ΔΥΝΑΜΕΙΣ	ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΕΣ ΔΟΚΙΜΗΣ
Εσωτερικό φορτίο Ένα ομοιόμορφα κατανεμημένο φορτίο τέτοιο ώστε το άθροισμα βάρους του εμπορευματοκιβώτιου και του φορτίου δοκιμής να ισούται με 1,8 R. Εμπορευματοκιβώτια δεξαμενές μπορεί να δοκιμασθούν κενά φορτίου.	Το εμπορευματοκιβώτιο, φέροντας το περιγραφόμενο ΕΣΩΤΕΡΙΚΟ ΦΟΡΤΙΟ, θα τοποθετείται πάνω σε τέσσερα επίπεδα πέδιλα τα οποία με τη σειρά τους θα στηρίζονται σε άκαμπτη οριζόντια επιφάνεια, ανά ένα κάτω από κάθε κάτω γωνιακό εξάρτημα ή ισοδύναμη γωνιακή κατασκευή. Τα πέδιλα θα τοποθετούνται ακριβώς κάτω από τα εξαρτήματα και θα είναι σχεδιασμένα στις ίδιες περίπου διαστάσεις με τα εξαρτήματα.
Εξωτερικά εφαρμοζόμενες δυνάμεις Τέτοιες ώστε να υποβάλλουν κάθε ένα από τα τέσσερα άνω γωνιακά εξαρτήματα σε μια κατακόρυφη δύναμη, που δρα προς τα κάτω, ίση προς 1/4 × 1,8 × το επιτρεπόμενο υπερκείμενο στατικό βάρος στοιβασίας.	Κάθε ΕΞΩΤΕΡΙΚΑ ΕΦΑΡΜΟΖΟΜΕΝΗ ΔΥΝΑΜΗ θα εφαρμόζεται σε κάθε γωνιακό εξάρτημα μέσω ενός αντίστοιχου δοκιμαστικού γωνιακού εξαρτήματος ή μέσω ενός πεδίλου των ιδίων διαστάσεων. Το γωνιακό εξάρτημα δοκιμής ή το πέδιλο θα εξέχει σε σύγκριση με το άνω γωνιακό εξάρτημα του εμπορευματοκιβωτίου κατά 25 χιλιοστόμετρα (1 ίντσα) κατά πλάτος και 38 χιλιοστόμετρα (1 1/2 ίντσες) κατά μήκος.

3. ΣΥΜΠΥΚΝΩΜΕΝΑ ΦΟΡΤΙΑ

ΦΟΡΤΙΑ ΔΟΚΙΜΗΣ ΚΑΙ ΕΦΑΡΜΟΖΟΜΕΝΕΣ ΔΥΝΑΜΕΙΣ	ΜΕΘΟΔΟΙ ΔΟΚΙΜΗΣ
Εσωτερικό φορτίο : Κανένα Δυνάμεις εφαρμοζόμενες εξωτερικά Συμπυκνωμένο φορτίο 300 κιλών (660 λιμπρών) ομοιόμορφα κατανεμημένο επί μιας επιφάνειας 600 χιλιοστόμετρα Χ 300 χιλιοστόμετρα (24 ίντσες × 12 ίντσες)	(α) ΕΠΙ ΤΗΣ ΟΡΟΦΗΣ Οι ΕΞΩΤΕΡΙΚΑ ΕΦΑΡΜΟΖΟΜΕΝΕΣ ΔΥΝΑΜΕΙΣ θα εφαρμόζονται κατακόρυφα και προς τα κάτω επί της εξωτερικής επιφάνειας της ασθενέστερης περιοχής της οροφής του εμπορευματοκιβώτιου.
Εσωτερικό φορτίο Δύο συμπυκνωμένα φορτία το καθένα 2.730 κιλά (6.000 λίμπρες) και στηριζόμενα στο δάπεδο του εμπορευματοκιβωτίου επί μιας επιφάνειας επαφής 142 τετραγωνικών εκατοστομέτρων (22 τετραγωνικές ίντσες).	(β) ΕΠΙ ΤΟΥ ΔΑΠΕΔΟΥ Η δοκιμή θα γίνεται με το εμπορευματικιβώτιο εδραζόμενο επί τεσσάρων επιπέδων στηριγμάτων κάτω από τις τέσσερις κάτω γωνίες του, κατά τέτοιο τρόπο ώστε η κατασκευή της βάσης του εμπορευματοκιβωτίου να είναι ελεύθερη να καμφθεί.

ΦΟΡΤΙΑ ΔΟΚΙΜΗΣ ΚΑΙ ΕΦΑΡΜΟΖΟΜΕΝΕΣ ΔΥΝΑΜΕΙΣ	ΜΕΘΟΔΟΙ ΔΟΚΙΜΗΣ
Δυνάμεις εφαρμοζόμενες εξωτερικά Καμία	Μια συσκευή δοκιμής φορτισμένη με ένα βάρος 5.460 κιλών (12.000 λίμπρες) δηλαδή 2.730 κιλών (6.000 λίμπρες) πάνω σε κάθε μια από δύο επιφάνειες που θα έχουν, μετά τη φόρτιση, συνολική επιφάνεια επαφής 284 τετραγωνικά εκατοστόμετρα (44 τετραγωνικές ίντσες) δηλαδή 142 τετραγωνικά εκατοστόμετρα (22 τετραγωνικές ίντσες) Για κάθε επιφάνεια με πλάτος επιφάνειας 180 χιλιοστόμετρα (7 ίντσες) και θα απέχουν 760 χιλιοστόμετρα (30 ίντσες) από κέντρο σε κέντρο, θα μετακινείται πάνω από όλη την επιφάνεια του δαπέδου του εμπορευματοκιβωτίου.

4. ΕΓΚΑΡΣΙΑ ΚΑΤΑΠΟΝΗΣΗ

ΦΟΡΤΙΑ ΔΟΚΙΜΗΣ ΚΑΙ ΕΦΑΡΜΟΖΟΜΕΝΕΣ ΔΥΝΑΜΕΙΣ	ΜΕΘΟΔΟΙ ΔΟΚΙΜΗΣ
Έσωτερικό φορτίο Κανένα	Το εμπορευματοκιβώτιο χωρίς φορτίο (κενό) θα τοποθετείται επί τεσσάρων επιπέδων στηριγμάτων, ένα κάτω από κάθε κάτω γωνία και θα εμποδίζεται να μετακινηθεί πλευρικά και κατακόρυφα, μέσω μηχανισμών αγκύρωσης τοποθετημένων έτσι ώστε να εμποδίζεται η πλευρική μετακίνηση μόνο των κάτω γωνιών που είναι διαγώνιες προς εκείνες επί των οποίων εφαρμόζονται οι δυνάμεις
Δυνάμεις εφαρμοζόμενες εξωτερικά : Τέτοιες ώστε να καταπονούν τις ακραίες κατασκευές του εμπορευματοκιβωτίου, πλευρικά. Οι δυνάμεις θα είναι ίσες προς εκείνες για τις οποίες το εμπορευματοκιβώτιο έχει σχεδιαστεί.	ΔΥΝΑΜΕΙΣ ΕΦΑΡΜΟΖΟΜΕΝΕΣ ΕΞΩΤΕΡΙΚΑ Θα εφαρμόζονται είτε χωριστά ή ταυτόχρονα σε κάθε ένα από τα άνω γωνιακά εξαρτήματα επί μιας πλευράς του εμπορευματοκιβωτίου σε διευθύνσεις παράλληλες και προς τη βάση και προς τα επίπεδα των άκρων του εμπορευματοκιβωτίου. Οι δυνάμεις θα εφαρμόζονται, κατ' αρχή με φορά προς τα άνω γωνιακά εξαρτήματα και στη συνέχεια με φορά απομακρυνόμενη από αυτά. Στην περίπτωση εμπορευματοκιβωτίων στα οποία κάθε ακραίο τοίχωμα είναι συμμετρικό ως προς την ίδια αυτού κατακόρυφη κεντρική γραμμή, μόνο μια πλευρά απαιτείται να δοκιμαστεί, αλλά σε περίπτωση εμπορευματοκιβωτίων με ασύμμετρα ακραία τοιχώματα, θα δοκιμάζονται αμφότερες οι πλευρές.

5. ΔΙΑΜΗΚΗΣ ΚΑΤΑΠΟΝΗΣΗ - ΣΤΑΤΙΚΗ ΔΟΚΙΜΗ

Κατά τη σχεδίαση και την κατασκευή εμπορευματοκιβωτίων, πρέπει να λαμβάνεται υπόψη ότι τα εμπορευματοκιβώτια, όταν μεταφέρονται με χερσαία μέσα μεταφοράς, μπορεί να υποστούν επιταχύνσεις μεγέθους 2 g, εφαρμοζόμενες οριζόντια σε διαμήκη κατεύθυνση.

ΦΟΡΤΙΑ ΔΟΚΙΜΗΣ ΚΑΙ ΕΦΑΡΜΟΖΟΜΕΝΕΣ ΔΥΝΑΜΕΙΣ	ΜΕΘΟΔΟΙ ΔΟΚΙΜΗΣ
Εσωτερικό φορτίο : Ένα ομοιόμορφα κατανεμημένο φορτίο, τέτοιο ώστε το άθροισμα του βάρους ενός εμπορευματοκιβωτίου και του φορτίου δοκιμής να ισούται προς το μέγιστο συνολικό βάρος λειτουργίας ή μικτό βάρος R.- Στην περίπτωση εμπορευματοκιβωτίου - δεξαμενής, όταν το βάρος του εσωτερικού φορτίου και το βάρος του κενού εμπορευματοκιβωτίου είναι μικρότερο του μεγίστου συνολικού βάρους ή μικτού βάρους R πρέπει να εφαρμόζεται στο εμπορευματοκιβώτιο αυτό ένα συμπληρωματικό βάρος.	Το εμπορευματοκιβώτιο, φέροντας το περιγραφόμενο ΕΣΩΤΕΡΙΚΟ ΦΟΡΤΙΟ, θα εμποδίζεται να μετακινηθεί κατά μήκος με ασφάλιση (Χαλίνωση) των δύο κάτω γωνιακών εξαρτημάτων ή των ισοδυνάμων γωνιακών κατασκευών του ενός άκρου σε κατάλληλα σημεία αγκύρωσης.
Δυνάμεις εφαρμοζόμενες εξωτερικά Τέτοιες ώστε ν' ασκούν σε κάθε πλευρά του εμπορευματοκιβωτίου διαμήκεις θλιπτικές και εφελκυστικές δυνάμεις μεγέθους R, δηλαδή, μια συνισταμένη δύναμη 2 R, στη βάση του εμπορευματοκιβωτίου συνολικά.	Οι ΕΞΩΤΕΡΙΚΕΣ ΕΦΑΡΜΟΖΟΜΕΝΕΣ ΔΥΝΑΜΕΙΣ θα εφαρμόζονται, κατ'αρχή με φορά προς τα σημεία αγκύρωσης, στη συνέχεια δε με φορά απομακρυνόμενη από αυτά. Θα δοκιμάζεται κάθε πλευρά του εμπορευματοκιβωτίου.

6. ΑΚΡΑΙΑ ΤΟΙΧΩΜΑΤΑ

Τα ακραία τοιχώματα θα είναι ικανά να αντέχουν σε φορτίο όχι μικρότερο του 0,4 του μέγιστου επιτρεπόμενου ωφέλιμου φορτίου. Αν όμως, τα ακραία τοιχώματα είναι σχεδιασμένα έτσι ώστε να αντέχουν σε φορτίο μικρότερο ή μεγαλύτερο του 0,4 του μέγιστου επιτρεπόμενου ωφέλιμου φορτίου, ένας τέτοιος συντελεστής αντοχής θα σημειώνεται επί της Πινακίδας Έγκρισης Ασφάλειας σύμφωνα με το Παράρτημα Ι, Κανονισμός 1.

ΦΟΡΤΙΑ ΔΟΚΙΜΗΣ ΚΑΙ ΕΦΑΡΜΟΖΟΜΕΝΕΣ ΔΥΝΑΜΕΙΣ	ΜΕΘΟΔΟΙ ΔΟΚΙΜΗΣ
Εσωτερικό φορτίο Τέτοιο ώστε το εσωτερικόν ενός ακραίου τοιχώματος να υπόκειται σε ένα ομοιόμορφα κατανεμημένο φορτίο ίσο προς 0,4 P ή προς άλλο φορτίο τέτοιο για το οποίο το εμπορευματοκιβώτιο μπορεί να έχει σχεδιαστεί.	Το περιγραφόμενο ΕΣΩΤΕΡΙΚΟ ΦΟΡΤΙΟ θα εφαρμόζεται ως ακολούθως: Αμφότερα τα ακραία τοιχώματα ενός εμπορευματοκιβωτίου θα δοκιμάζονται εκτός άν είναι πανομοιότυπα οπότε μόνον ένα ακραίο τοίχωμα απαιτείται να δοκιμαστεί. Τα ακραία τοιχώματα των εμπορευματοκιβωτίων τα οποία δεν έχουν ανοικτές πλευρές ή πλευρικές πόρτες μπορεί να δοκιμαστούν χωριστά ή ταυτόχρονα. Τα ακραία τοιχώματα εμπορευματοκιβωτίων τα οποία έχουν ανοικτές πλευρές ή πλευρικές πόρτες θα πρέπει να δοκιμάζονται χωριστά. Όταν τα ακραία τοιχώματα δοκιμάζονται χωριστά, οι αντιδράσεις στις δυνάμεις τις εφαρμοζόμενες στο ακραίο τοίχωμα θα περιορίζονται στην κατασκευή της βάσης του εμπορευματοκιβωτίου.
Δυνάμεις εφαρμοζόμενες εξωτερικά Καμία	

7. ΠΛΕΥΡΙΚΑ ΤΟΙΧΩΜΑΤΑ

Τα πλευρικά τοιχώματα θα πρέπει να είναι ικανά να αντέχουν σε φορτίο όχι μικρότερο του 0,6 του μέγιστου επιτρεπόμενου ωφέλιμου φορτίου. Αν, όμως, τα πλευρικά τοιχώματα είναι σχεδιασμένα να αντέχουν σε φορτίο μικρότερο ή μεγαλύτερο του 0,6 του μέγιστου επιτρεπόμενου ωφέλιμου φορτίου, ένας τέτοιος συντελεστής αντοχής θα σημειώνεται επί της Πινακίδας Έγκρισης Ασφάλειας, σύμφωνα με το Παράρτημα Ι, Κανονισμός 1.

ΦΟΡΤΙΑ ΔΟΚΙΜΗΣ ΚΑΙ ΕΦΑΡΜΟΖΟΜΕΝΕΣ ΔΥΝΑΜΕΙΣ	ΜΕΘΟΔΟΙ ΔΟΚΙΜΗΣ
Εσωτερικό φορτίο Τέτοιο ώστε το εσωτερικό ενός πλευρικού τοιχώματος να υπόκειται σε ένα ομοιόμορφα κατανεμημένο φορτίο ίσο προς 0,6P ή προς άλλο φορτίο τέτοιο για το οποίο το εμπορευματοκιβώτιο μπορεί να έχει σχεδιαστεί.	Το περιγραφόμενο ΕΣΩΤΕΡΙΚΟ ΦΟΡΤΙΟ θα εφαρμόζεται ως ακολούθως: Αμφότερα τα πλευρικά τοιχώματα ενός εμπορευματοκιβωτίου θα δοκιμάζονται εκτός άν είναι πανομοιότυπα οπότε μόνο το ένα απαιτείται να δοκιμαστεί. Τα πλευρικά τοιχώματα θα δοκιμάζονται χωριστά και οι αντιδράσεις στο εσωτερικό φορτίο θα περιορίζονται στα γωνιακά εξαρτήματα ή τις ισοδύναμες γωνιακές κατασκευές. Τα εμπορευματοκιβώτια με ανοικτή οροφή θα δοκιμάζονται στην κατάσταση στην οποία είναι σχεδιασμένα να λειτουργήσουν, για παράδειγμα, με τα αφαιρετά άνω μέλη στη θέση τους.
Δυνάμεις εφαρμοζόμενες εξωτερικά Καμία	

Άρθρο δεύτερο.

Ορισμοί.

1. Ο όρος «Σύμβαση» που αναφέρεται στα επόμενα άρθρα περιλαμβάνει τη Σύμβαση που κυρώνεται με το νόμο αυτόν και τα Παραρτήματά της I και II.

2. Οι όροι εμπορευματοκιβώτιο, έγκριση, επιθεώρηση, ιδιοκτήτης, διεθνής μεταφορά και πινακίδα έγκρισης ασφάλειας, οι οποίοι αναφέρονται στα επόμενα άρθρα, έχουν την έννοια που αναφέρεται στη Σύμβαση.

Άρθρο τρίτο.

Τροποποιήσεις παραρτημάτων.

Τροποποιήσεις των Παραρτημάτων της Σύμβασης γίνονται σύμφωνα με το άρθρο X αυτής και κυρώνονται με προεδρικό διάταγμα, που εκδίδεται ύστερα από πρόταση των Υπουργών Εξωτερικών, Μεταφορών και Επικοινωνιών και Εμπορικής Ναυτιλίας.

Άρθρο τέταρτο.

Υποχρεώσεις.

1. Ο ιδιοκτήτης εμπορευματοκιβωτίου είναι υπεύθυνος να το διατηρεί σε ασφαλή κατάσταση, να τηρεί τους όρους και τις διαδικασίες έγκρισης, συντήρησης, επιθεώρησης και σήμανσης σύμφωνα με τη Σύμβαση και να μη διακινεί το εμπορευματοκιβώτιο, όταν υπάρχει φανερή ένδειξη ότι η κατάστασή του είναι τέτοια που να δημιουργεί προφανή κίνδυνο για την ασφάλεια της μεταφοράς.

2. Σε περίπτωση που η κατάσταση του εμπορευματοκιβωτίου δημιουργεί προφανή κίνδυνο για την ασφάλεια της μεταφοράς ο μεταφορέας μπορεί ν' αρνηθεί την παραλαβή του.

3. Οι διατάξεις της Σύμβασης εφαρμόζονται και κατά το στάδιο της μεταφοράς των εμπορευματοκιβωτίων μέσα στην ελληνική επικράτεια στις περιπτώσεις που αυτό προηγείται ή έπεται της διεθνούς μεταφοράς.

Άρθρο πέμπτο.

Έγκριση, επιθεώρηση εμπορευματοκιβωτίων.

1. Με κοινή απόφαση των Υπουργών Βιομηχανίας, Ενέργειας και Τεχνολογίας, Μεταφορών και Επικοινωνιών και Εμπορικής Ναυτιλίας καθορίζονται οι όροι, η διαδικασία και οι φορείς του δημόσιου τομέα που είναι αρμόδιοι για την έγκριση των εμπορευματοκιβωτίων και την επιθεώρησή τους σύμφωνα με τις διατάξεις της Σύμβασης.

2. Με προεδρικό διάταγμα, που εκδίδεται ύστερα από πρόταση των Υπουργών Βιομηχανίας, Ενέργειας και Τεχνολογίας, Μεταφορών και Επικοινωνιών και Εμπορικής Ναυτιλίας, μπορεί να μεταβιβασθούν οι αρμοδιότητες της παραγράφου 1 στον Ελληνικό Νηογνώμονα, με τους ίδιους όρους και τη διαδικασία που καθορίζονται για τους φορείς του δημόσιου τομέα.

Άρθρο έκτο.

Έλεγχος—Κυρώσεις.

1. Ο έλεγχος των εμπορευματοκιβωτίων, σύμφωνα με το άρθρο VI της Σύμβασης, καθώς και η βεβαίωση των παραβάσεων και η επιβολή κυρώσεων στους παραβάτες των διατάξεων του άρθρου τέταρτου του νόμου αυτού, ασκείται:

(α) για τα εμπορευματοκιβώτια που διακινούνται στα ελληνικά λιμάνια ή μεταφέρονται με πλοία, ανεξάρτητα από την εθνικότητά τους, που καταπλέουν σε ελληνικά λιμάνια από την Επιθεώρηση Εμπορικών Πλοίων (ΕΕΠ) και τις Λιμενικές Αρχές,

(β) για τα εμπορευματοκιβώτια που διακινούνται σε οποιοδήποτε άλλο χερσαίο χώρο, έξω από τα όρια της περιοχής ευθύνης των Λιμενικών Αρχών, από την Ελληνική Αστυνομία.

2. Κατά των παραβατών που αναφέρονται στην προηγούμενη παράγραφο, ανεξάρτητα από τυχόν πειθαρχική ή ποινική ευθύνη που απορρέει από άλλη διάταξη, επιβάλλεται πρόστιμο μέχρι το ύψος που καθορίζεται στο άρθρο 157 του Κώδικα Δημοσίου Ναυτικού Δικαίου (ΚΔΝΔ, ν.δ. 187/73, ΦΕΚ 261), όπως αυτό προσαρμόζεται ή αυξομειώνεται σύμφωνα με το άρθρο 272 του Κώδικα αυτού.

3. Για τις παραβάσεις της παραγράφου 1α, όσον αφορά τη διαδικασία επιβολής και είσπραξης του πιο πάνω προστίμου, καθώς και την άσκηση και εκδίκαση προσφυγών, εφαρμόζονται οι διατάξεις του άρθρου 157 του ΚΔΝΔ.

4. Για τις παραβάσεις της παραγράφου 1β, με απόφαση των Υπουργών Δημόσιας Τάξης και Οικονομικών, καθορίζεται η διαδικασία για την επιβολή και είσπραξη των προστίμων, καθώς και την άσκηση και εκδίκαση των προσφυγών.

Άρθρο έβδομο.

Επέκταση εφαρμογής της Σύμβασης.

Με προεδρικό διάταγμα, που εκδίδεται ύστερα από πρόταση των Υπουργών Μεταφορών και Επικοινωνιών και Εμπορικής Ναυτιλίας, μπορεί να επεκτείνεται η εφαρμογή των διατάξεων της Σύμβασης ή μέρους αυτής και στις χερσαίες ή θαλάσσιες μεταφορές που διενεργούνται μόνο μέσα στην ελληνική επικράτεια.

Άρθρο όγδοο.

Έκδοση διαταγμάτων — Αρμοδιότητα.

Με προεδρικό διάταγμα, που εκδίδεται ύστερα από πρόταση του Υπουργού Εμπορικής Ναυτιλίας και του κατά περίπτωση αρμόδιου υπουργού, όπου ρητά ορίζεται, μπορεί να εκδίδονται οι εθνικοί κανονισμοί του άρθρου V παράγραφος 2 της Σύμβασης, να ρυθμίζονται θέματα σχετικά με τη διευθέτηση αμφισβητήσεων του άρθρου XIII, να αναστέλλεται η εφαρμογή της Σύμβασης σε περίπτωση πολέμου και να ρυθμίζεται κάθε αναγκαία λεπτομέρεια για την εφαρμογή του νόμου αυτού και της Σύμβασης.

Άρθρο ένατο.

Έναρξη εφαρμογής.

Η Σύμβαση τίθεται σε εφαρμογή 12 μήνες μετά την κατάθεση του σχετικού οργάνου επικύρωσης στο Διεθνή Ναυτιλιακό Οργανισμό (ΙΜΟ).

Άρθρο δέκατο.

Τροποποίηση και συμπλήρωση διατάξεων για την καταμέτρηση της χωρητικότητας των πλοίων.

1. Η παράγραφος 2 του άρθρου 24 του ΚΔΝΔ αντικαθίσταται ως εξής:

«2. Με προεδρικό διάταγμα μπορεί να ανατεθεί η έκδοση πιστοποιητικών καταμέτρησης ή ανακαταμέτρησης στις Λιμενικές Αρχές εσωτερικού και εξωτερικού, καθώς και στους ελληνικούς νηογνώμονες».

2. Ο τίτλος και η παράγραφος 1 του άρθρου 25 του ΚΔΝΔ τροποποιούνται ως εξής:

«Ανάθεση σε νηογνώμονες και φυσικά πρόσωπα.

1. Με προεδρικό διάταγμα επιτρέπεται να εξουσιοδοτούνται ελληνικοί ή και ξένοι νηογνώμονες καθώς και έλληνες διπλωματούχοι ναυπηγοί — μηχανικοί για τη διενέργεια, με δαπάνες του εφοπλιστή, της καταμέτρησης ή ανακαταμέτρησης της χωρητικότητας.

Με προεδρικό διάταγμα επιτρέπεται επίσης να εξουσιοδοτούνται έλληνες ναυπηγοί απόφοιτοι ανώτερων σχολών για τη διενέργεια, με δαπάνες του εφοπλιστή, της καταμέτρησης ή ανακαταμέτρησης της χωρητικότητας πλοίων ορισμένων κατηγοριών ή μεγέθους σύμφωνα με όσα ειδικότερα ορίζονται στο διάταγμα αυτό».

3. Στο άρθρο 30 του ΚΔΝΔ προστίθεται περίπτωση (δ) η οποία έχει ως εξής:

«δ. Θέματα σχετικά με την καταμέτρηση και ανακαταμέτρηση πλοίων που δεν υπάγονται στη Διεθνή Σύμβαση για την καταμέτρηση της χωρητικότητας των πλοίων».

4. Η παράγραφος 3 του άρθρου 34 του ν.δ. 973/1971 (ΦΕΚ 194) αντικαθίσταται ως εξής:

«3. Τα τέλη που εισπράττονται σύμφωνα με τη διάταξη της παραγράφου 1 περιέρχονται κατά το μισό στο Δημόσιο και κατά το άλλο μισό στο Λογαριασμό Επιθεωρήσεων, που τηρείται στην Επιθεώρηση Εμπορικών Πλοίων».

5. Στο άρθρο τρίτο του ν. 1373/1983 (ΦΕΚ 92) προστίθεται παράγραφος 3, η οποία έχει ως εξής:

«3. Με προεδρικό διάταγμα, που εκδίδεται ύστερα από πρόταση του Υπουργού Εμπορικής Ναυτιλίας, μπορεί να ρυθμίζονται θέματα σχετικά με τις μετατροπές ή μετασκευές που θεωρούνται ουσιαστική μεταβολή στην ολική χωρητικότητα του πλοίου, τη μορφή του πιστοποιητικού, τη χωρητικότητα καινοφανών τύπων σκαφών και κάθε αναγκαία λεπτομέρεια για την εφαρμογή των διατάξεων της Σύμβασης».

Άρθρο ενδέκατο.

Τροποποίηση και συμπλήρωση διατάξεων για την ασφάλεια των πλοίων.

1. Η παράγραφος 3 του άρθρου 33 του ΚΔΝΔ τροποποιείται ως εξής:

«3. Αρμόδια για την έκδοση και παράταση των πιστοποιητικών που προβλέπονται από το άρθρο αυτό είναι η Επιθεώρηση Εμπορικών Πλοίων με τα κεντρικά ή τα κατά τόπους όργανά της σύμφωνα με όσα ορίζονται με προεδρικό διάταγμα».

2. Το άρθρο 37 του ΚΔΝΔ τροποποιείται ως εξής:

«Λογαριασμός Επιθεωρήσεων.

1. Στην Επιθεώρηση Εμπορικών Πλοίων τηρείται ειδικός «Λογαριασμός Επιθεωρήσεων» για την αντιμετώπιση αναγκών των υπηρεσιών που είναι αρμόδιες για την ασφάλεια των πλοίων, την ασφάλεια της ναυσιπλοΐας και την προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος.

2. Στο Λογαριασμό αυτό καταθέτονται τα τέλη που καθορίζονται με προεδρικό διάταγμα για τις επιθεωρήσεις, τις εκδόσεις πιστοποιητικών και αδειών, τους ελέγχους και τις εγκρίσεις που ανάγονται στην ασφάλεια των πλοίων και την προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος και πραγματοποιούνται από την Επιθεώρηση Εμπορικών Πλοίων ή τα κατά τόπους όργανά της.

3. Τα θέματα είσπραξης και διαχείρισης των τελών και γενικά της λειτουργίας του Λογαριασμού Επιθεωρήσεων καθορίζονται με προεδρικό διάταγμα.

4. Στα μέλη των κατά τόπους οργάνων της Επιθεώρησης Εμπορικών Πλοίων καταβάλλονται από το Λογαριασμό Επιθεωρήσεων έξοδα μετακίνησης και αποζημίωση σύμφωνα με όσα ειδικότερα ορίζονται με απόφαση των Υπουργών Οικονομικών και Εμπορικής Ναυτιλίας.

5. Οι δαπάνες για τη μετακίνηση επιθεωρητών της Επιθεώρησης Εμπορικών Πλοίων και των κατά τόπους οργάνων της, καθώς και η αποζημίωση των μελών των τελευταίων, καλύπτονται κατά προτεραιότητα από το Λογαριασμό αυτόν».

Άρθρο δωδέκατο.

Τροποποίηση διατάξεων του ν.δ. 93/1974.

1. Το εδ. γ΄ του άρθρου 7 του ν.δ. 93/1974 (ΦΕΚ 293) τροποποιείται ως εξής:

«γ. Εγκρίνονται και αρχίζουν να ισχύουν Κανονισμοί που αναφέρονται στην εκτέλεση των κειμένων που κυρώνονται με το παρόν νομοθετικό διάταγμα».

2. Στο άρθρο 7 του ν.δ. 93/1974 γίνεται προσθήκη επίσης παραγράφου 2, η οποία έχει ως εξής:

«2. Με απόφαση του Υπουργού Εμπορικής Ναυτιλίας επιτρέπεται:

α) να γίνονται αποδεκτά, εγκεκριμένα από το Διεθνή Ναυτιλιακό Οργανισμό (IMO), συστήματα πορειογράφησης πλοίων (ROUTEING SYSTEMS),

β) να θεσπίζονται για την αποφυγή συγκρούσεων στη θάλασσα ειδικές διατάξεις σχετικές με τα λιμάνια, τους όρμους αγκυροβολίας έξω από τα λιμάνια, ποτάμια ή εσωτερικούς υδάτινους δρόμους που συνδέονται με την ανοικτή θάλασσα και διαπλέονται από ποντοπόρα πλοία, και

γ) να καθορίζονται ειδικές διατάξεις σχετικές με τον αριθμό, τη θέση, την απόσταση ή το τόξο ορατότητας των φανών ή των σχημάτων, καθώς επίσης και με την τοποθέτηση και τα χαρακτηριστικά των συσκευών ηχητικών σημάτων, για πλοία ειδικής κατασκευής ή προορισμού που δεν μπορούν να συμμορφωθούν πλήρως με τους σχετικούς κανόνες των «Διεθνών Κανονισμών προς Αποφυγήν Συγκρούσεων εν θαλάσση 1972».

Άρθρο δέκατο τρίτο.

Ο νόμος αυτός ισχύει από τη δημοσίευσή του στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως, εκτός από το άρθρο τέταρτο και τις παραγράφους 1, 2 και 3 του άρθρου έκτου, που ισχύουν από την ημερομηνία που τίθεται σε εφαρμογή η Σύμβαση.

Παραγγέλλομε τη δημοσίευση του παρόντος στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως και την εκτέλεσή του ως νόμου του Κράτους.

Αθήνα, 25 Φεβρουαρίου 1988

Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΤΗΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ

ΧΡΗΣΤΟΣ ΑΝΤ. ΣΑΡΤΖΕΤΑΚΗΣ

ΟΙ ΥΠΟΥΡΓΟΙ

ΕΣΩΤΕΡΙΚΩΝ **ΚΑΡΟΛΟΣ ΠΑΠΟΥΛΙΑΣ**	ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΩΝ **ΔΗΜΗΤΡΗΣ ΤΣΟΒΟΛΑΣ**
ΔΗΜΟΣΙΑΣ ΤΑΞΗΣ **ΑΝΤΩΝ. ΔΡΟΣΟΓΙΑΝΝΗΣ**	ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΑΣ, ΕΝΕΡΓΕΙΑΣ ΚΑΙ ΤΕΧΝΟΛΟΓΙΑΣ **ΑΝΑΣΤΑΣΙΟΣ ΠΕΠΟΝΗΣ**
ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΚΑΙ ΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΩΝ **ΚΩΣΤΑΣ ΜΠΑΝΤΟΥΒΑΣ**	ΕΜΠΟΡΙΚΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ **ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ ΓΙΑΝΝΟΠΟΥΛΟΣ**

Θεωρήθηκε και τέθηκε η Μεγάλη Σφραγίδα του Κράτους

Αθήνα, 26 Φεβρουαρίου 1988

Ο ΕΠΙ ΤΗΣ ΔΙΚΑΙΟΣΥΝΗΣ ΥΠΟΥΡΓΟΣ

ΑΓΑΜΕΜΝΩΝ ΚΟΥΤΣΟΓΙΩΡΓΑΣ

ΑΠΟ ΤΟ ΕΘΝΙΚΟ ΤΥΠΟΓΡΑΦΕΙΟ